Treść:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK IV | GDYNIA 5 listopada 1935 r. | NR. 31

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy,** ul. Świętojańska 56 tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

PRZEDRUK DOZWOLONY ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

Współpraca Nowego Rządu z Samorządem Gospodarczym

Jedną z pierwszych czynności wicepremjera i Ministra Skarbu p. Eugenjusza Kwiatkowskiego było powołanie specjalnej Komisji Międzyministerjalnej dla współpracy z samorządem gospodarczym pod przewodnictwem Szefa Gabinetu Ministra Skarbu p. Martina dla zbadania w drodze osobistego kontaktu ze sferami gospodarczemi obecnego położenia gospodarczego w poszczególnych połaciach kraju i wysłuchania postulatów nietylko przedstawicieli samorządów gospodarczych, reprezentowanych przez Izby Przemysłowo - Handlowe, Izby Rolnicze i Izby Rzemieślnicze, lecz również przedstawicieli poszczególnych branż przemysłu i handlu oraz poszczególnych warsztatów pracy, mających szersze znaczenie dla życia gospodarczego danego okręgu.

Zarządzenie to p. Wicepremjera Kwiatkowskiego przyjęte zostało przez sfery gospodarcze całego kraju z wielkiem zadowoleniem, jako namacalny dowód, że zapowiedź tak Prezesa Rady Ministrów p. M. Zyndram Kościałkowskiego jak i wicepremjera Kwiatkowskiego nawiązania bezpośredniego kontaktu ze społeczeństwem, tak niezbędnego w walce ze zjawiskami kryzysowemi, wchodzi w stadjum realizacji.

Znamiennem jest również w tej akcji, że właśnie samorządy gospodarcze uznane zostały za źródło tych informacyj podstawowych, jakie są niezbędne dla ustalenia punktu wyjścia dla zarządzeń, mających na celu złagodzenie ostrych objawów kryzysu. Nie ulega wątpliwości, że obrana przez wicepremjera Kwiatkowskiego droga dla zebrania niezbędnych Rządowi danych jest najkrótsza, gdyż może już w najbliższym czasie dostarczyć niezbędnych elementów dla przedsięwzięcia środków zaradczych, początkowo chociażby doraźnych, a w następstwie dla stworzenia ogólnego programu polityki gospodarczej, opartej na realnych przesłankach rzeczywistości gospodarczej.

Jeżeli takie cele ma osiągnąć Komisja Międzyministerjalna do współpracy z samorządem gospodarczym, to i ze strony tego ostatniego powinno się dołożyć wszelkich wysiłków, aby, pomimo krótkiego okresu, danego do zgromadzenia i opracowania materjału wedle zgóry określonego programu, ogólne postulaty opracowane były w sposób jak najbardziej esencjonalny i aby zawierały one momenty najważniejsze lub posiadające cechy najbardziej rażącej anomalji w istniejących stosunkach. Wydaje się pewnem, że pewna ilość postulatów wysunięta zostanie we wszystkich ośrodkach, w jakich Komisja zetknie się z przedstawicielami życia gospodarczego. Już zgóry można przypuszczać, że takie zagadnienia, jak taryfy kolejowe, obciążenia podatkowe i socjalne, konkurencja przedsiębiorstw i monopoli państwowych, wysokie ceny podstawowych surowców, jak węgiel i żelazo, wybujały etatyzm będą jednolicie przedstawione nietylko przez sfery przemysłowe i handlowe całego kraju, lecz również znajdą jednolite poparcie ze strony rolnictwa i rzemiosła. Ta jednolitość opinji w niektórych wypadkach już jakby wyczuta została zgóry

przez miarodajne czynniki rządowe, skoro we wszystkich przemówieniach wicepremjera Kwiatkowskiego sprawa taryf kolejowych potraktowana została jako zagadnienie, podlegające w pierwszym rzędzie poważnej rozwadze i skorygowaniu. Mówiąc o tem właśnie zagadnieniu, podkreślić należy, że dla życia gospodarczego okręgu Izby gdyńskiej posiada ono znaczenie pierwszorzędnej wagi ze względu na oddalenie Pomorza i pozostałych części okręgu Izbowego od źródeł surowców.

Jeśli zapowiedziana rewizja dojdzie w szerszych rozmiarach do skutku w możliwie krótkim czasie, to będzie to jednym z bardzo poważnych czynników ożywienia życia gospodarczego kraju wogóle, a okręgu Izbowego w szczególności. Lecz nie kończy się na tem działanie gospodarcze ewentualnej reformy taryf kolejowych. Ma ono również doniosłe znaczenie dla rozwoju handlu zamorskiego, a więc przedewszystkiem przyczynić się może do ożywienia naszego eksportu drogą morską w oparciu o Gdynię.

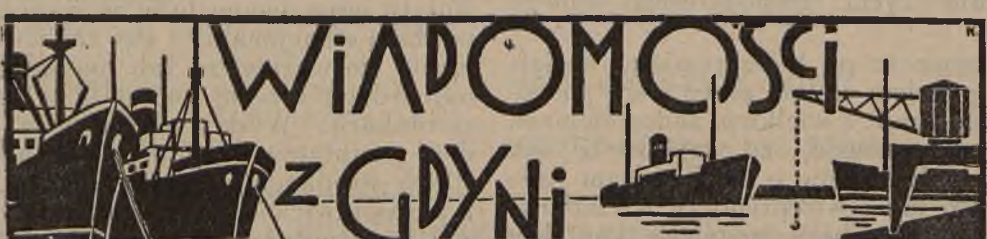
Pozostałe zagadnienia ogólne, wymienione wyżej, niewątpliwie znaleźć muszą poważnie umotywowane uzasadnienia, tem bardziej przekonywujące, że zostaną one poparte zupełnie konkretnemi danemi z codziennego życia nietylko poszczególnych przedsiębiorstw, lecz również przez całe branże przemysłu i handlu jak i przez przedstawicieli rolnictwa i rzemiosła.

Nie można jednak łudzić się, że jednomyślność zostanie osiągnięta we wszystkich postulatach nietylko przemysłu i handlu z jednej strony a rolnictwa oraz rzemiosła z drugiej, lecz i pomiędzy przemysłem a handlem lub pomiędzy poszczególnemi branżami tych ostatnich. Będzie więc zagadnieniem wagi pierwszorzędnej wynalezienie pośredniego rozwiązania poszczególnych problematów w pierwszym rzędzie w łonie sfer zainteresowanych, a następnie przez czynniki odpowiedzialne za funkcjonowanie organizmu gospodarczego jako całości w skali ogólno państwowej.

Wydaje się, że poważne przygotowania ze strony sfer zainteresowanych, czynione w związku z konferencjami z Komisją Międzyministerjalną, służyć mogą za rękojmię, że przedłożone jej materjały, dotyczące obecnego położenia, jak również i wysunięte postulaty, dadzą Komisji pełny obraz sytuacji a w następstwie i możność konkretnych działań.

Przedsięwzięty przez Komisję Międzyministerjalną objazd głównych ośrodków życia gospodarczego kraju poza momentami już wymienionemi natury gospodarczej ma jeszcze i poważne znaczenie psychologiczne. Objazd ten zadecydowany w nakrótszym czasie po utworzeniu nowego Rządu jest wyrazem zdecydowanej woli szybkiego działania. Nie znaczy to oczywiście, że wszystkie postulaty i bolączki jakie Komisja wysłucha i jakie zawarte będą w doręczonych jej materjałach natychmiast zostaną załatwione i usunięte. Panująca w sferach gospodarczych depresja jest przyczyną powstawania uzasadnionego w wielu wypadkach zniecierpliwienia, niemniej jednak zdawać sobie należy sprawę z istnienia gradacji wpostulatach i z konieczności uzgodnienia ich w skali potrzeb i możliwości państwowych.

Nie ulega jednak wątpliwości, że niektóre zagadnienia są już tak dojrzałe do rozwiązania i opinja powszechna jest w stosunku do nich tak jednomyślna, że spodziewać się należy szybkich pod tym względem decyzyj. Decyzje te uważać będzie można za jeden z pozytywnych wyników bezpośredniego kontaktu czynników, odpowiedzialnych za rządy w państwie, z czynnikami społecznemi, jakiemi w danym wypadku są przedstawiciele życia gospodarczego. *L. G.*



KONDOLENCJE IZBY Z POWODU ZGONU Ś. P. PREZESA SEWERYNA SAMULSKIEGO.

Wiadomość o zgonie wielce zasłużonego działacza na niwie gospodarczej i społecznej Wielkopolski, Prezesa Izby Przemysłowo-Handlowej w Poznaniu śp. Seweryna Samulskiego odbiła się bolesnem echem w sferach gospodarczych okręgu naszej Izby. Dając wyraz tym uczuciom Prezes Izby Senator Stanisław Tor natychmiast po otrzymaniu smutnej wiadomości o zgonie śp. Seweryna Samulskiego wystosował w imieniu Izby naszej depeszę kondolencyjną do bratniej Izby Poznańskiej, zaś w uroczystościach pogrzebowych w dniu 31 października wzięła z ramienia naszej Izby udział specjalna delegacja w osobach Radców inż. Zbigniewa Jagodzińskiego z Grudziądza,

oraz inż. Władysława Namysłowskiego z Mątw pod Inowrocławiem, Dyrekcja Izby reprezentowana była przez wicedyrektora Izby p. Marcina Cieślińskiego. Delegacja ta złożyła przy zwłokach Zmarłego wieniec od naszej Izby.

ZATWIERDZENIE RADCY IZBY P. JANA MACKA ZASTĘPCĄ PRZEWODNICZĄCEGO KOMISJI ROZDZIELCZEJ DLA OBROTU PRODUKTAMI SPOŻYWCZEMI Z W. M. GDAŃSKIEM.

Postanowieniem Min. Przemysłu i Handlu z dnia 18 października br. Radca Izby naszej p. Jan Mack zatwierdzony został w porozumieniu z Ministrem Rolnictwa na stanowisko zastępcy Przewodniczącego Komisji Rozdzielczej dla Obrotu Produktami Spożywczemi z W. M. Gdańskiem.

PRACE PRZYGOTOWAWCZE DO KONFERENCJI Z UDZIAŁEM MIĘDZYMINISTERJALNEJ KOMISJI WSPÓŁPRACY Z SAMORZĄDEM GOSPODARCZYM.

W dniu 8 bm. przybędzie do Gdyni powołana do życia przez Wicepremjera i Ministra Skarbu p. Eugenjusza Kwiatkowskiego Międzyministerjalna Komisja do współpracy z samorządem gospodarczym. W związku z tem od szeregu dni w poszczególnych ośrodkach okręgu Izbowego odbywały się pomiędzy przedstawicielami naszej Izby a przedstawicielami miejscowych organizacyj gospodarczych, względnie poszczególnych branż przemysłu i handlu przygotowawcze narady, mające na celu sformułowanie tez i postulatów wedle zgóry określonego programu, przesłanego przez Związek Izb Przemysłowo-Handlowych. Narady takie odbyły się w Toruniu, Bydgoszczy, Grudziądzu i Gdyni. Postulaty, dotyczące przemysłu opracowywane są przez Wiceprezesów i Radców Sekcji Przemysłowej przy ścisłej współpracy ze Związkami Fabrykantów w Bydgoszczy i w Gdyni. Postulaty handlu opracowywane są w kontakcie z organizacjami kupieckiemi ze Związkiem Towarzystw Kupieckich na Pomorzu na czele, wreszcie zagadnienia żeglugowo-portowe omówione przez Sekcję Żeglugowo - portową Izby opracowuje Rada Interesantów Portu w Gdyni.

Wobec tego, że ogólna gestja prac przygotowawczych i organizacja samej konferencji powierzona została naszej Izbie, zgromadzone materjały uzgodnione i skomasowane zostaną w Izbie. Nie wyklucza to oczywiście możliwości przedstawienia poszczególnych zagadnień Komisji Międzyministerjalnej bezpośrednio przez czynniki zainteresowane.

Program konferencji w dniu 8 bm. ułożony został w ten sposób, że zagadnienia ogólne omówione zostaną w pierwszej części konferencji, zaś sprawy interesujące poszczególne branże względnie przedsiębiorstwa przedstawione zostaną Komisji w godzinach popołudniowych.

Ponieważ w Konferencji wezmą również udział przedstawiciele Izb Rolniczej i Rzemieślniczej oraz referenci poszczególnych zagadnień, wchodzących w ramy ustalonego programu obrad, w przeddzień Konferencji t. zn. 7 listopada wieczorem odbędzie się w Izbie zebranie referentów na Konferencji dla ostatecznego uzgodnienia zebranych materjałów.

STATEK ŻEGLUGI POLSKIEJ „WISŁA“ WYRUSZA DO PORTÓW AMERYKI POŁUDNIOWEJ.

W bieżącym tygodniu wyrusza do portów Ameryki Południowej statek „Żeglugi Polskiej“ S. A. „Wisła“ z pełnym ładunkiem. Statkiem dowodzić będzie kap. Ciuńdzienicki. Przypomnieć należy, iż s/s „Wisła“ jest największym statkiem towarowym „Żeglugi Polskiej“ — posiada on bowiem 5.070 t. DW., pojemność jego wynosi 3.108 t. r.b.

PRZEŁADUNEK BAWEŁNY W PORCIE GDYŃSKIM WE WRZEŚNIU B. R.

Ogólna ilość bawełny przywiezionej do portu gdyńskiego we wrześniu br. wyniosła 5.418,3 ton, z tej ilości przywieziono bawełny amerykańskiej 4.202,1 ton, egipskiej 173,4 ton oraz bawełny egzotycznej 1.042,7 ton. Z ogólnej ilości bawełny amerykańskiej statkami linij bezpośrednich przywieziono 3.452,9 ton, zaś z przeładunkiem w Bremie 702 ton i w Manchesterze 47 ton. Bawełna egipska w ilości ogólnej 173,4 ton przewieziona została do Gdyni statkami linij regularnych bezpośrednich w ilości 140,3 ton i z przeładunkiem w innych portach w ilości 33,1 ton.

Bawełna egzotyczna, w ilości 1.042,7 ton, głównie pochodzenia z Indji Brytyjskich (około 460 ton) przywieziona została do Gdyni w przeważającej ilości z przeładunkiem w portach zachodnio europejskich, jak Rotterdam, Antwerpja, Hamburg, Göteborg, Londyn i Kopenhaga. Jeden tylko transport bawełny brazylijskiej w ilości 22 ton przeładowany został w porcie Santa Cruz.

PRZYBRZEŻNA ŻEGLUGA W SEZONIE 1935 ROKU.

Statki przybrzeżnej żeglugi S. A. Żegluga Polska przewiozły w r. 1935 do 1-go października 169.881 osób. Przewozy te obejmują tylko statki: „Gdynia“, „Gdańsk“, „Jadwiga“ i „Wanda“, bez uwzględnienia na linji Orłowo — Gdyni ruchu przystosowanych do przewozu pasażerów holowników. Również nie uwzględniona jest na linji Gdynia — Orłowo praca motorówki „Małgosia“, która

nie należy do składu przybrzeżnej floty Żeglugi Polskiej, lecz uruchomiona została przez Tow. Turystyki Morskiej.

Po kilkuletniej przerwie Żegluga Polska utrzymywała znów stałą komunikację pasażersko - towarową z Helem przez całą zimę, to też statystyka obejmuje nietylko sezon — od maja, lecz również cztery pierwsze miesiące roku bieżącego.

Podajemy liczby dla poszczególnych miesięcy: dane dla zeszłorocznego ruchu są podane w nawiasach:

Styczeń: Gdynia — Hel 1.065 pasażerów (0), w tamtą stronę 557, z powrotem 508.

Luty: Gdynia — Hel 882 pas. (0), w tamtą stronę 429, z powrotem 393.

Marzec: Gdynia — Hel 1.374 (0). Tam 703, z powrotem 671.

Kwiecień: Gdynia — Hel 2.028 (0). Tam 1.218 z powrotem 810.

Maj: Gdynia — Hel 12.164 (10.553). Tam 6.458, z powrotem 5.706.

Czerwiec: wszystkiego 32.789 (44.050), w tem: Gdynia — Hel 31.274. Tam 16.681, z powrotem 14.593, Gdynia — Jastarnia 1.123. Tam 575, z powrotem 548, Gdynia — Orłowo: 392. Tam 164, z powrotem 228.

Lipiec: wszystkiego 59.878 (82.431), w tem: Gdynia — Hel 34.494. Tam 17.541, z powrotem 16.953, Gdynia — Jastarnia 23.786. Tam 12.173, z powrotem 11.613, Gdynia — Orłowo 1.598. Tam 784, z powrotem 814.

Sierpień: wszystkiego 50.746 (53.337), w tem: Gdynia — Hel 33.485. Tam 16.409, z powrotem 17.076, Gdynia — Jastarnia 15.447. Tam 7.401, z powrotem 8.046, Gdynia — Orłowo 1.814. Tam 900, z powrotem 914.

Wrzesień: wszystkiego 9.015 (5.338), w tem Gdynia — Hel 8.653. Tam 4.176, z powrotem 4.477, Gdynia — Jastarnia 362. Tam 60, z powrotem 302.

Statystyka wykazuje na linjach półwyspu helskiego stałą przewagę ruchu w tamtą stronę nad ruchem powrotnym, co się tłumaczy zastosowaniem przez okrężne wycieczki po wybrzeżu kierunku — najpierw na Hel przez morze, następnie zwiedzanie półwyspu i powrót koleją. Jedyny wyjątek stanowi miesiąc sierpień, kiedy silniejszym jeszcze od tego ruchu okazał się powrotny ruch letników z półwyspu helskiego, dla których krótszą i milszą okazuje się droga statkiem na Gdynię. Liczby dla Jastarni we wrześniu są przypadkowym wynikiem jednej niedzielnej wycieczki, wracającej przez Jastarnię.

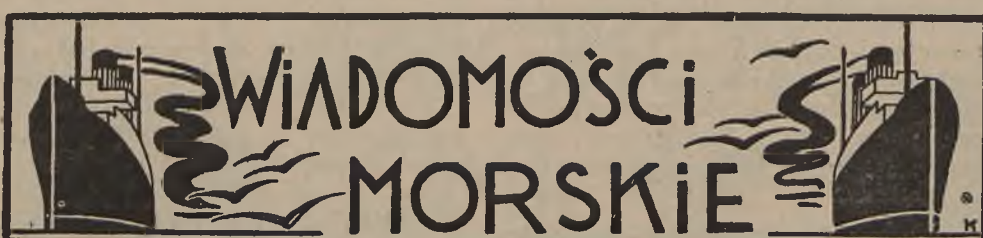
Na linji orłowskiej kierunek powrotny co do ilości pasażerów stale przeważa ruch wyjściowy.

W porównaniu z rokiem 1934 obserwuje się pewna zniżka ilości przewiezionych osób z 195.709 na 169.881 pasażerów, do 1. 10. — Różnicę pogłębia okoliczność, że w r. 1934 w ciągu pierwszych 4-ch miesięcy wogóle nie było ruchu. Różnicę in minus wykazują jednakże w sezonie tylko miesiące czerwiec i lipiec, natomiast w sierpniu mamy 6-procentowy wzrost, we wrześniu nawet 80-procentowy wzrost ruchu względem odpowiednich miesięcy ub. r.

SANKCJE GOSPODARCZE WZGLĘDEM WŁOCH.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu powiadomiło Związek Izb Przemysłowo-Handlowych, iż na mocy art. 16 Paktu Ligi Narodów wynikają dla Polski zobowiązania w sprawie stosowania sankcyj wobec Włoch, a w związku z tem należy wstrzymać niezwłocznie wszelkie kredyty handlowe i przemysłowe, udzielane bezpośrednio lub pośrednio instytucjom publicznym lub osobom fizycznym i prawnym, mającym swą siedzibę na terytorjum Włoch.

Zarządzenie powyższe weszło w życie z dniem 31 października roku bieżącego.



DODATNIE SKUTKI SUBWENCJI DLA TRAMPÓW BRYTYJSKICH.

Administracyjny komitet izby żeglugowej Zjednoczonego Królestwa stwierdza, że ustawa o subwencji dla trampingu formalnie uratowała brytyjską żeglugę nieregularną od zupełnego załamania się. — Zapobiegła ona nienormalnym przejściom statków całemi serjami pod obce bandery i zwiększyła zastosowanie tonażu brytyjskiego i brytyjskich załog.

Pozwoliła ona armatorom zorganizować się w celu zwalczania wewnętrznej konkurencji, poustalać minimalne stawki frachtowe w porozumieniu z armatorami zagranicznymi, wstrzymać spadek frachtów, stabilizując go na głównych rynkach trampowych na poziomie pokrywającym koszty eks-

ploatacyjne i zmniejszając ostrość spadku frachtów na pozostałych rynkach.

W wyniku powyższego — od 1 kwietnia do 1 lipca b. r. w okresie pierwszych miesięcy działania nowoustanowionych frachtowych stawek minimalnych wzrost stanu zatrudnienia w brytyjskiej marynarce wyraził się liczbą 40 statków o 135.000 brutto rej. ton pojemności okrętowej.

Już wyrażane są obawy, że w razie zamknięcia okresu subwencjonowania z końcem roku kalendarzowego powrócą zwalczone bolączki, wobec czego urzędowi przedstawiciele trampingu poczynili kroki u rządu celem odnowienia subwencji (2 mil. funtów) na rok następny.

W ten sposób Anglja wkroczy na drogę stałego subwencjonowania swej żeglugi, i to żeglugi nieregularnej.

FINLANDJA BUDUJE JESZCZE JEDEN LODOŁAMACZ.

Dotąd Finlandja posiadała prócz przestarzałego „Sampo" tylko trzy silniejsze łamacze lodu: „Jääkarhu" o mocy 9.200 KM. „Voima" z 4. 100 KM i „Tarmo" z 3. 150 KM. Obecnie zdecydowano budowę nowego łamacza lodu o mocy 6.000 KM i zagłębieniu 18 stóp. Łamacz ten będzie równocześnie statkiem macierzystym łodzi podwodnych, wobec czego przewiduje się na nim urządzenia sypialne dla 100 ludzi.

DZIEWIĄTY STATEK DLA FINLAND SYD AMERIKA LINIEN.

Finlandja utrzymuje od kilkunastu lat, jako jedyną linję oceaniczną komunikację z portami Ameryki Południowej (z zawijaniem po drodze do Gdyni) statkami t. zw. Finska Syd Amerika Linien. Jest to linja udziałowa, w której partycypują statkami przedsiębiorstwa: Angfartygs A/B, „Bore", A/B Orient, A/B Aura i A/B Atlanta. Dotąd kursowało na linji 8 parowców o nośności 6.800 do 7.600 t. DW. Obecnie linja ta nabyła s/s „Towerdale" o nośności 9.000 t. DW., dla uruchomienia go w tejże komunikacji. Dziewiąty statek jest więc znacznie większy od poprzednich: zbudowany u Harlanda i Wolffa w r. 1921 rozwija on szybkość 11 mil na godzinę.

OTWARCIE KÜSTEN - KANAL POMIĘDZY EMS A WEZERĄ.

W Niemczech z początkiem października uroczyście otwarto kanał przybrzeżny (Küsten - Kanal) pomiędzy rzekami Ems i Weser. Łączy on dolne biegi tych rzek, — stąd nazwa kanału przybrzeżnego. Przeciwstawić tę nazwę należy również nazwie Mittelland - Kanal dla kanału, który jeszcze nie jest wykończony. Ten ostatni kanał po wykończeniu wywoła zdaniem niemieckich fachowców prawdziwy przewrót w niemieckich transportach wodnych. Nie tylko znaczenie żeglugi reńskiej i rola Rotterdamu i sąsiednich portów dolnego Renu zmniejszą się bardzo poważnie, lecz również rola niemieckiej przybrzeżnej żeglugi i wraz z nią ruch kabotażowy morskich portów Niemiec uszczuplą się ogromnie. Przewozy wodne będą odbywać się wewnątrz Niemiec, połączonemi Mittelland - Kanalem drogami wodnemi.

Również otwarty Küsten - Kanal przyczynia się do odciągnięcia ładunków reńskich do portów morskich Niemiec, przedewszystkiem Bremy, która dotąd nie miała dobrej drogi wodnej łączącej ją z dorzeczem Renu. Przemysł reńsko - westfalski otrzymał dogodne połączenie nie tylko z Emden, lecz również z mającą w swem zapleczu kolejowem całe zachodnie i południowe Niemcy Bremą.

Kanał, o długości 60 klm. ma szerokość 27 metrów i głębokość 3,5 metra. Jest on obecnie dostępny dla statków 600-tonowych, śluzy zostały już jednak zgóry zbudowane na statki 1.000-tonowe. Przewiduje się późniejsze poszerzenie kanału do 32 metrów.

NOWY WIELKI PORT W CHINACH.

Rząd chiński zamierza zbudować kosztem 66 mil. dolarów nowy „Wielki Port Wschodu", położony w zatoce Hang - Tszou na południe od Shanghaju. Prace mają być rozłożone na lat piętnaście.

Nowy port ma być lepiej osłonięty od Shanghaju i będzie połączony kolejami żelaznemi z głównemi ośrodkami handlowemi Chin wschodnich.

RUCH STATKÓW W ROTTERDAMIE WE WRZEŚNIU B. R.

W ciągu września br. zawinęło do portu w Rotterdamie 1.053 statki o łącznej pojemności 1.677.382 t. r. n. W tym samym okresie roku ubiegłego zawinęło statków 1.077 o pojemności 1.760.722 t. r. n. W ciągu 3 kwartałów r. b. zawinęło statków 9.427 o łącznej pojemności 15.398.184 t. r. n., co stanowi pewien, aczkolwiek nieznaczny, spadek w porównaniu do tego samego okresu roku poprzedniego, gdy zawinęło statków 9.907 o łącznej pojemności 15.669.603 t. r. n.

W SPORACH NIE ZAWSZE KONOSAMENT MA PRZEWAGĘ NAD UMOWĄ FRACHTOWĄ.

Utarło się zdanie, że w razie sprzeczności pomiędzy konosamentem a umową frachtową miarodajną jest treść konosamentu. Że nie zawsze tak bywa wskazuje następujący ciekawy wypadek:

Statek został zafrachtowany i konosamenty przewidywały, że ładunek zostanie

wydany w pewnym porcie za zapłatą frachtu zgodnie z umową frachtową, której wszystkie warunki zostały wcielone do konosamentu. Statek załadował 4.914 t. towaru i na tą ilość podpisane zostały konosamenty. — Strona odbierająca twierdziła jednakże, że dostarczone zostało tylko 4.759 ton, za które odbiorcy zapłacili fracht, podczas gdy armator zażądał zapłaty różnicy. Odbiorcy odmówili zapłaty, stwierdzając że stosownie do warunków konosamentów fracht miał być płacony według dostarczonej wagi towaru, natomiast armator powoływał się na to, że do konosamentu były wcielone warunki umowy frachtowej, według których fracht miał być płatny za przyjętą wagę. Wobec niemożliwości porozumienia doszło do sprawy sądowej, którą odbiorcy przegrali, płacąc pełny żądany fracht.

Jak wynika z powyższego znalezienie się sprzeczności w konosamencie nie koniecznie ma być tłumaczone na niekorzyść umowy frachtowej, która w danym wypadku przecież żadnej sprzeczności w sobie nie miała.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

SPRAWA PRZEDAWNIENIA WIERZYTELNOŚCI W NIEMCZECH.

Wobec wyrażanych nieraz obaw, czy skutkiem zakazu transferu dewiz z Niemiec, pretensje polskich obywateli, a zwłaszcza wierzytelności kupieckie nie ulegną przedawnieniu, Ambasada R. P. w Berlinie zbadała tę sprawę, zasięgając wyjaśnień w Reichsstelle für Devisenbewirtschaftung i opinji prawników z następującym rezultatem:

1. Normalny termin przedawnienia pretensyj cywilno - prawnych wynosi 30 lat (§ 195 Allg. Bürgerliches Gesetzbuch). Jest jednak szereg wypadków, w których ustawa przewiduje krótszy termin przedawnienia:

a) Pretensje towarowe i pretensje o dopłatę (Entgeltsforderungen) kupców i przemysłowców przedawniają się w myśl § 196 ust. 1 ABGB w 2 latach. Jeżeli świadczenie nastąpiło na rzecz przedsiębiorstwa przemysłowego dłużnika (a nie tylko np. dla dalszej odsprzedaży), to przedawnienie następuje w przeciągu 4 lat. Przepis ten dotyczy także pretensyj z tytułu prowizji. Stan rzeczy się nie zmienia, jeżeli pretensja została cedowana;

b) Pretensje o odszkodowanie z tytułu czynności niedozwolonej przedawniają się w 3 lata od chwili, w której poszkodowany dowiedział się o szkodzie i o osobie ponoszącej odpowiedzialność, w każdym razie w 30 latach (§ 852 ABGB).

Ponadto są jeszcze 5-letnie terminy skrócone dla dochodzeń wierzytelności przeciw poprzedniemu właścicielowi w razie sprzedania przedsiębiorstwa handlowego oraz przeciw spólnikowi po rozwiązaniu jawnej spółki handlowej.

2. Ustawodawstwo niemieckie zna — wstrzymanie i przerwę przedawnienia:

a) Wstrzymanie (Hemmung, § 205 ABGB) odnosi ten skutek, że czas trwania tegoż nie wlicza się w czasokres przedawnienia.

Wstrzymanie ma miejsce w szczególności w razie odroczenia (Stundung) wierzytelności, albo jeśli zobowiązany z innego jakiegoś powodu uprawniony jest do odmówienia świadczenia (§ 202).

Za tego rodzaju powód uważany jest przez sądy niemieckie zakaz transferu, zawarty w ustawie o reglamentacji dewiz, jak wynika z oficjalnych wyjaśnień (Reichsstelle für Devisenbewirtschaftung).

b) Przerwa przedawnienia (Unterbrechung § § 208 — 217 ABGB), powoduje bieg nowego przedawnienia od chwili ustania przerwy. Do wypadków niemożności wypełnienia zobowiązania z powodu zakazu transferu nie stosują się jednak przepisy o przerwie, ale przepisy o wstrzymaniu przedawnienia (j. w.).

3. Ustawa o reglamentacji dewiz z 4-go lutego 1935 r., przewiduje w § 39, że w razie powództwa o świadczenie podlegające obowiązkowi zezwolenia wg. tej ustawy, może być przewód sądowy na wniosek jednej ze stron zawieszony aż do chwili zapadnięcia decyzji urzędu dewizowego wzgl. urzędu nadzoru.

4. Zdeponowanie pieniędzy lub walorów (§ 372 ABGB) w urzędzie dla tego celu przeznaczonym możliwe jest w wypadkach zwłoki z przyjęciem zapłaty ze strony wierzyciela, w razie niepewności co do osoby wierzyciela, oraz wówczas, gdy dłużnik z jakiegokolwiek powodu, leżącego w osobie wierzyciela, nie może się wywiązać ze świadczenia.

5. Możliwe są wypadki, że dłużnik dopuszcza do sporu sądowego, nie wnosi jednak o rozstrzygnięcie władz dewizowych w myśl § 39 ustawy dewizowej, chociaż ma szanse otrzymania przydziału dewiz. Wówczas może wierzyciel w myśl § 8, ust. 2 ustawy dewizowej postawić taki wniosek. Zdarzają się także wypadki, że władze dewizo-

we, nie czekając na wniosek stron, z urzędu zawiadamiały Sąd procesowy, iż zezwolenia dewizowego, po rozstrzygnięciu sporu cywilno - prawnego, udzielą wzgl. nie udzielą.

6. Ambasada starała się specjalnie wyświetlić pozatem stan prawny w takich wypadkach, gdy polski wierzyciel posiada pretensje za dostawy towarów przed 24 września 1934 r. (dzień wejścia w życie „nowego planu") i kiedy zachodzi obawa, że dłużnik niemiecki może stać się niewypłacalnym.

Stanowisko Reichsstelle für Devisenbewirtschaftung w takich wypadkach jest następujące:

a) jeśli dłużnik niemiecki posiadał Devisenbewilligung (t. j. zezwolenie na ubieganie się o przydział dewiz z repartycji w Banku Rzeszy), wówczas złożenie na „Sperrkonto" udzielane jest bez trudności;

b) jeśli wierzyciel polski, wysyłając towar, działał na zasadzie wiarygodnego, udowodnić się dającego, zapewnienia swego odbiorcy niemieckiego, że na przydział dewiz może liczyć, wówczas Reichsstelle für Devisenbewirtschaftung, po zbadaniu sprawy i przekonaniu się, że wierzyciel polski działał w dobrej wierze, może udzielić zezwolenia na złożenie długu na „Sperrkonto";

c) w wypadkach kiedy wierzyciel polski nie jest w stanie dostarczyć dowodu określonego ad b) lub też kiedy dostawa towaru miała miejsce bez „Devisenbescheinigung" po 24 września 1934, zezwolenia na zdeponowanie długu na „Sperrkonto" udzielane nie będą.

Radca Handlowy przy Ambasadzie R. P. w Berlinie

WYMIANA TOWAROWA UNJI POŁUDN.-AFRYKAŃSKIEJ Z POLSKĄ W I. PÓŁROCZU R. B.

Import z Polski do Unji Południ.-Afrykańskiej wyniósł w I. półr. r. b. Ł. 94.141 czyli 0,3% ogólnego importu (w I. półr. 1934 — Ł. 60.370 tj. 0,2), zaś eksport do Polski Ł. 91.802 tj. 0,3% ogólnego eksportu, a z pominięciem wywozu złota z Unji 0,7% (w I. półr. 1934 — Ł. 95.011 — 0,3%).

Powyższe cyfry pozwalają zatem przedewszystkiem skonstatować, że za pierwszych sześć miesięcy r. b. pozyskaliśmy w obrocie handlowym z Unją dodatnie saldo (Ł. 2.339).

Ten tak wielce dla nas pożądany stan rzeczy, który po raz pierwszy przejawił się w I. kwartale rb. („Informator Eksportowy" Nr. 21/70 z 20. VII. 35), dając nam saldo dodatnie w wysokości Ł. 934, nietylko zdołaliśmy utrzymać, ale ponadto wzmocniliśmy go bardzo znacznie w II-gim kwartale rb., przyczem zakupy nasze w Unji (eksport Unji do Polski), pozostały w roku bież. niemal na poziomie z roku ub., obniżając się zaledwie o Ł. 3.209.

Dalsze pogłębienie wymiany towarowej zależy przedewszystkiem od eksporterów polskich, którzy powinni dołożyć starań, by dostawy wzmóc i utrzymać zwiększającą się systematycznie ilość zapytań o wyroby polskie.

Trzeba zaznaczyć, że zdaniem południowo-afrykańskich agentów, kupców etc., nasze fabryki, firmy, lub przemysłowcy indywidualni, momentu zahaczenia nie wyzyskują dostatecznie silnie, energicznie i wyczerpująco: oferty są ujęte często w tonie bardzo powściągliwym i bywają mało zachęcające skutkiem zbyt wysokich cen, lub braku widoków na możliwości ustępstw i chęci dostosowania się do konjunktury, kalkulowane nie w walucie i miarach angielskich i cif porty Unji, wymagające płatności nieodpowiadających ogólnie przyjętym uzansom, wielka powściągliwość w jednoczesnem nadsyłaniu próbek, korespondencja w innych językach niż angielski, zdarzają się wreszcie dość znaczne odchylenia gatunku towarów od zaakceptowanych wzorów i specyfikacji, są to już jednak wypadki coraz rzadsze.

Zaufanie do wyrobów polskich wzrosło w Unji z ostatnim rokiem bardzo poważnie i w mentalności kupieckiej ustala się przekonanie, że mimo — ich zdaniem — pewnej powściągliwości w obsługiwaniu odległych rynków zamorskich, Polska jest poważnym i wartościowym czynnikiem w międzynarodowem życiu handlowem i takie nastawienie pozwala zatem liczyć na powiększanie obrotów.

DOSTAWY RUR ŻELIWNYCH DO MAROKKA.

Stosowane w Marokko rury żeliwne do przewodów wodociągowych są głównie pochodzenia francuskiego.

Rury żeliwne „Pont à Mousson" zdobyły w Marokko pewnego rodzaju monopol. Poza Francją jako kraje eksportujące rury żeliwne, wchodzą dotychczas w rachubę tylko Belgja i Anglja, dostarczając głównie rury budowlane.

Marokko rur żeliwnych nie produkuje, zaś pokrywa swoje zapotrzebowanie z następujących krajów:

	1934 r. ton	1933 r. ton	1932 r. ton
z Francji	3.456	4.670	6.014
Belgji	154	251	209
Anglji	93	660	—
Niemiec	21	27	1
Czechosłowacji	4	2	—
U. S. A.	2	—	—
Inne kraje	1	3	—
Razem	3.731	5.613	6.224

Dane statystyczne wykazują poważne zmniejszanie się importu rur do Marokka, co należy tłumaczyć spadkiem zapotrzebowania tego materjału z powodu zakończenia głównych robót przewidzianych w planie rozbudowy Marokka.

Dostawa rur żeliwnych zwykle jest połączona z jednoczesnem wykonywaniem robót, na co są rozpisywane odnośne przetargi przez Dyrekcję Robót Publicznych, Zarządy Miejskie, Administrację Wojskową, Dyrekcję Kolei Żelaznych, organizacje gospodarcze i t. p. Odbywają się również, chociaż rzadziej przetargi tylko na dostawę samego materjału.

Firmy biorące udział w przetargach, składają odnośne oferty na rury żeliwne znajdujące się w ich posiadaniu lub na podstawie ofert otrzymanych od firm zagranicznych. Udział w tych przetargach biorą prawie wyłącznie firmy marokkańskie.

Przy imporcie rur żeliwnych do Marokka pobiera się, prócz zasadniczego cła 12% ad valorem, dodatkową opłatę w wysokości 0,75 fr. fr. od kwintala brutto.

Ewentualne oferty na rury żeliwne polskiej produkcji winne zawierać wszystkie dane techniczne oraz ceny we frankach francuskich cif port marokkański z podaniem dokładnego czasu trwania transportu.

ZWOLNIENIE NIEKTÓRYCH TOWARÓW OD CŁA PRZY WWOZIE DO PALESTYNY.

Na mocy rozporządzenia Wysokiego Komisarza Palestyny, ogłoszonego dnia 3 października, niżej wymienione towary zostały zwolnione od cła przy wwozie do Palestyny:

1) Meble i urządzenia do użytku „Domów Marynarzy", aprobowanych przez Wysokiego Komisarza,
2) Walce parowe i motorowe do robót drogowych, importowane nawet przez prywatne firmy, zajmujące się konstrukcją dróg,
3) a) Przyrządy do palenia śmieci, walce parowe, pojazdy mechaniczne i pojemniki na odpadki dla celów czyszczenia miast, o ile nie mają być sprzedawane publiczności a mają służyć wyłącznie do użytku samorządów gminnych i terytorjalnych, oraz o ile są przez nie importowane,
   b) części zapasowe dla a) z tem samem zastrzeżeniem,
4) Przyrządy do oświetlenia importowane przez Zarządy Municypalne dla własnego użytku. (Waste pearls (slug).

Ponadto następujące surowce do wyrobu papieru: odpadki papierowe, celuloza, masa drzewna, klej pochodzenia zwierzęcego, kazeina oraz „China clay".

Następujące surowce do wyrobu szkła: bloki ogniotrwałe rozm. najmniej 40×30×30 cm., cegła ogniotrwała, piasek, siarczan sodu. Pokost litograficzny z oleju lnianego, surowe djamenty, odpadki metalowe i stare żelazo, mosiądz, miedź i cyna nadające się tylko do przetapiania, proszek fermentacyjny (moulding powders).

Należy również zwrócić uwagę, że Palestyna nie stosuje ograniczeń kontyngentowych, dewizowych itp. zarządzeń utrudniających obroty z zagranicą.

ZMIANY REGLAMENTACJI PRZYWOZU WE WŁOSZECH.

W Gazzetta Ufficiale z 1 października br. ukazał się dekret ministerjalny wprowadzający pewne zmiany do listy A towarów zakazanych do przywozu i do listy B — towarów importowanych na podstawie kwitów celnych.

Zasadniczo zmiany te polegają jedynie na przeniesieniu pewnych towarów z listy B na listę A, i włączenie niektórych towarów z listy nieobjętej żadnemi zakazami do listy B.

W ten sposób lista A towarów, których import odbywać się może jedynie za zezwoleniem ministerjalnem uzupełniona została towarami:

Poz. tar. wł. celn.	Nazwa towaru
66a	Słód,
670	Jod w stanie sur. i rafinow.
777a	Rośl. leczn. kraj. i ich części.
874	Gramofony i ich części.
924a	Nasiona nieoleiste, łąkowe.

Natomiast na listę B, których import dokonywa się na podstawie kwitów celnych z odnośnego kwartału r. 1934 w granicach procentowych kontyngentów przeniesione zostały niektóre towary z t. zw. listy C, obejmującej te towary, których import aż do odwołania odbywa się bez uzależniania od importu w r. 1934 na podstawie zezwoleń urzędów celnych, a mianowicie:

Poz. tar. wł. celn.	Nazwa towaru
121	Mąki nasion nieoleistych, niewymien.
478b	Igły do zastrzyków.
621	Żaluzje zwijalne do okien, drewniane.

Ponadto poz. 66 zastąpiona została poz. 66b — „jęczmień inny", a poz. 924 — pozycją 924b „Nasiona nieoleiste niewymienione".

Równocześnie na podstawie osobnych dekretów ogłoszonych w tejże samej Gazzetta Ufficiale z 1. 10. br. zostały skreślone z listy towarów zakazanych do przywozu metale: miedź, nikiel i cyna oraz ich stopy i złom, gdyż metale te w myśl dekretu z 28 lipca br. stanowią przedmiot Monopolu państwowego. Import ich od 1 października odbywać się może wyłącznie za pośrednictwem Monopo-

lu albo też za pośrednictwem firm, które wykażą się „nulla osta" wydanem przez Monopol. W związku z tem, import tych metali jako wchodzących w kompetencję Monopolu, zwolniony został od opłaty licencyjnej 3% — ustalonej dekretem z 13 maja br.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 7 DO 17 PAŹDZIERNIKA 1935 R.

ARGENTYNA. Dekret z 8 sierpnia 1935 r. Nr. 64.961/871, uzupełnia przepisy o imporcie ziemniaków z dnia 12 lipca 1923 roku.

Celem nowego dekretu jest niedopuszczanie na terytorjum Argentyny sadzeniaków, któreby posiadały pewne wady lub ukryte choroby, niemożliwe do rozpoznania przy zwykłych oględzinach towaru. Transporty sadzeniaków, wprowadzone na rynek muszą pochodzić, w myśl tegoż dekretu, z pól będących pod nadzorem oficjalnych instytucyj, powołanych do wykonywania tych czynności. W celu skonstatowania, iż transport sadzeniaków podlegał nadzorowi, na zewnętrznem opakowaniu muszą figurować odpowiednie etykiety z wymienieniem nazwy odmiany płodu lub stemple tej instytucji, która ma pozatem wydać odpowiednie zaświadczenie.

Dekret wszedł w życie z dniem 8 października 1935 roku.

AUSTRALJA. Od dnia 29 sierpnia brytyjskie cło preferencyjne zostało rozciągnięte na wosk pszczelny pochodzący z kolonij brytyjskich.

BELGJA. Cło specjalne na zapałki pochodzące z Z. S. S. R. zostało zniesione z dn. 1 b. m.

Kontyngenty węglowe nie zostały zmienione. Według komunikatów oficjalnych przywóz z Niemiec w okresie zimowym ma odpowiadać rozmiarom przywozu z r. 1934/35. Pewna podwyżka przypada na import z Saary wliczany uprzednio do kontyngentów francuskich.

Import opon samochodowych został ograniczony z dn. 14. 9. 35 i wymaga pozwoleń Min. Spraw Zagranicznych.

BELGIJSKIE POSIADŁOŚCI. — KONGO. Cło na piwo zostało podwyższone z 200 na 225 fr. od hektolitra.

BUŁGARJA. Premje kompensacyjne w zakresie obrotów z Czechosłowacją zostały obniżone z 17—25 proc. do 10—15 proc., co spowodowało wzrost podaży na czechosłowackie towary w ramach wymiany kompensacyjnej.

Narodowy Bank Bułgarski wydał w zakresie wymiany kompensacyjnej nowe przepisy, nakazujące wyraźne wskazywanie przez eksporterów w podaniach kraju, z którego import ma być dokonany. Przy wnioskach o prolongatę tranzakcji kompensacyjnej Bank będzie szczegółowo badać powody nieprzeprowadzenia tranzakcji w pierwotnym terminie. Pozatem przed udzieleniem pozwolenia na zawarcie tranzakcji Bank będzie stwierdzać, czy dana firma ma możność istotnego przeprowadzenia tranzakcji.

CHINY. Ukazało się wyjaśnienie w sprawie clenia preszpanu w arkuszach oraz podobnego prasowanego materjału z papieru, także w arkuszach.

CZECHOSŁOWACJA. Przy towarach podlegających systemowi pozwoleń przywozu należy składać oryginał pozwolenia przy staraniu się o przydział dewiz. Według ostatnich zarządzeń Banku Narodowego — w wypadku, gdy pozwolenie obejmuje kilka partyj importowanego towaru, wystarczy do uzyskania pozwolenia o przydział dewiz przedłożenie oryginału kwitu celnego oraz numer pozwolenia przywozowego, o ile min. handlu nie wystawiło kopij pozwolenia.

EGIPT. W dniu 29 bm. weszły w życie zmiany taryfy celnej, dotyczące między innemi cynku i bieli cynkowej, chemikalji rolniczych, lekarstw, niektórych drzew, tkanin oraz papieru do listów.

ESTONJA. W dzienniku Ustaw z 1 października 1935 r. ogłoszono dalszą listę towarów, które podlegają przy wwozie systemowi licencyjnemu. Skład jej jest następujący:

Osobno niewymienione zboża z wyjątkiem żyta, pszenicy, jęczmienia, owsa, wyki i peluszki, mąka pszenna, a także kasza „manna", mąka jęczmienna, owsiana i kukurydziana; owoce i jagody, rodzynki i figi; tytoń, cukier, sól kuchenna, mleko, śmietana, masło, wyroby imitujące masło, jaja.

Nawozy sztuczne, skóry garbowane, skóry chromowe, bronzowane, skóry podeszwowe, skóry sztuczne z odpadków skórzanych, skóra zajęcza i królicza, jak również imitacje, pasy maszynowe.

Nasiona lnu i tytoniu, nasiona kapusty i buraków, nasiona traw i drzew, butelki i wyroby szklane oprócz szkła taflowego. Węgiel kamienny, koks, nafta, fotogen, benzyna, mieszanki benzynowe i benzolowe, obrobiony kauczuk i gutaperka, siarka, saponit, proszek octowy, aceton, kwas octowy, spirytus drzewny, formalina, puder, szminki i kosmetyki, mydło, biel ołowiana, farby syntetyczne, podkowy i łańcuchy, nity, kotły, radjatory, śruby drewniane, mutry, hufnale, drut kolczasty, ręczna broń palna i sprzęt do niej, materjały wybuchowe.

Kosy, maszyny parowe i turbiny, maszyny rolnicze oraz inne maszyny jak również ich części, traktory, motocykle, samochody, zdjęcia filmowe, bawełna, len, wełna, przędza bawełniana do szycia, przędza ze sztucznego jedwabiu, przędza wełniana, materjały bawełniane, jedwabne i ze sztucznego jedwabiu, wełniane, guziki oraz wszelka manufaktura.

Nastąpiły zmiany celne dotyczące ryb i kawioru, włosia i szczeciny, tłuszczy zwierz., wyrobów ze skóry, wyrobów z bursztynu, celuloidu, sztucznego rogu itp. oraz tychże materjałów, wyr. szklanych, przerobionego kauczuku i gutaperki, niektórych narzędzi, wyrobów zegarmistrzowskich, samochodów, części rowerowych i motocyklowych oraz tektury i innych wyrobów z papieru. Zmiany weszły w życie 1. bm.

FRANCJA. Okólnik Generalnej Dyrekcji Ceł z 25 ub. m. rozstrzyga sprawę pobierania dodatku wyrównawczego walutowego od suszonych i solonych jelit.

Od 1. b. m. zostały ustalone nowe przeciętne ceny masy papierowej, służące za podstawę do obliczenia podatku obrotowego przy wwozie.

Dekret ogłoszony 11 ub. m. rozszerza system zezwoleń przywozowych na kilka nowych rodzajów nawozów sztucznych (z pozycyj 0379 i 011/012).

Dekret ogłoszony 12 ub. m. wprowadza zwyżkę cła na siarczan odługowany.

FRANCUSKIE POSIADŁOŚCI. — MADAGASKAR. Wprowadzono w życie szereg dekretów francuskich dotyczących znakowania towarów.

HOLANDJA. Ministerjum Skarbu ogłosiło wyjaśnienie w sprawie clenia żelaza.

INDJE BRYTYJSKIE. Obwieszczenie z 24 sierpnia wprowadza zmiany w podstawie obliczeniowej cła na świece zapałowe.

INDJE HOLENDERSKIE. Rozporządzenie ogłoszone 30 sierpnia br. poddaje ograniczeniom kontyngentowym przywóz bawełnianych nici do szycia.

IRLANDJA. Części karoserji zostały poddane ograniczeniom przywozowym począwszy od 5 b. m.

Rozporządzenie z 4. b. m. ustala i rozszerza cła na skórę.

NIEMCY. Zaostrzone zostały przepisy co do niezwłocznego przekazywania dewiz uprawnionym bankom Rzeszy w ramach dokonywanych tranzakcyj kompensacyjnych.

Z dniem 14 ub. m. przestały obowiązywać stawki t. zw. traktatowe przyznane wzajemnie w układzie kompensacyjnym z Polską.

NORWEGJA. Od dnia 4 b. m. przywóz kawy wymaga zezwolenia.

PALESTYNA. Dnia 6 ub. m. zostały ogłoszone zmiany celne, dotyczące perfumerji, herbaty i cukru.

W Dzienniku Urzędowym z 18 lipca br. ukazały się przepisy o przywozie whisky i drobiu.

Dnia 14 ub. m. ukazało się rozporządzenie zawierające przepisy o warunkach, jakie, muszą być zachowane przy wwozie ziemniaków.

EL SALVADOR. Dziennik Urzędowy z 28 sierpnia ogłasza dekret zmieniający ewaluację szeregu przedmiotów codziennego użytku, jak atrament, papier, różne przyrządy domowe etc.

STANY ZJEDNOCZONE. Ukazały się przepisy dotyczące znakowania między innemi biżuterji srebrnej i jaj.

Komisarz Celny wydał decyzję w sprawie clenia rękawiczek z tkanin.

W myśl zmienionej taryfikacji łańcuchy do rowerów opłacać będą 40 proc. ad val. zamiast dotychczasowych 30 proc.

Administracja Ceł wydała wyjaśnienie w sprawie znakowania szklanek i kieliszków do wina i wody.

SYRJA — LIBAN. Wwóz tłuszczów roślinnych i zwierzęcych został nowo uregulowany rozporządzeniem z 22 sierpnia.

Maszyny pończosznicze mogą być wwożone wyłącznie za zezwoleniem w myśl rozporządzenia z 3 września r. b.

SZWAJCARJA. Rozporządzenia z 12 września wprowadzają zmiany celne dotyczące pozycyj 78, 524, 595ab. 597ab, 609, 793. 801 i 861.

Według informacyj prasowych wwóz konserw z drobiu będzie mógł się dokonywać tylko na podstawie zezwolenia przywozowego. Odnośne rozporządzenie zostało już wydane przez Departament Gospodarstwa Narodowego.

TUNIS. Weszły w życie dekrety i rozporządzenia francuskie, dotyczące zmiany poz. 173 bis (napoje rodzynkowe), poz. 199 bis (parafiny) oraz wprowadzenie taryfy minimalnej na towary niemieckie.

Od 1 września br. obowiązują ograniczenia kontyngentowe dla wwozu cementu.

TURCJA. Zniżki cła na papier i butelki zostały cofnięte.

URUGWAJ. Art. 163 w sekcji „Środki farmaceutyczne etc." taryfy urugwajskiej został zmieniony dekretem z 26 lipca.

Drut aluminjowy służący do wyrobu nitów został włączony do sekcji „Surowce" postanowieniem z 7 sierpnia.

WĘGRY. Z informacyj prasy węgierskiej wynika, że Węgierski Bank Narodowy zamierza przeprowadzić w porozumieniu z resortami ministerjalnemi zasadniczą zmianę przepisów dewizowych. Wszelkie pozwolenia importowe będą wydawane w miarę istniejącego zapasu walut i w miarę możliwości płatniczych. W ten sposób nastąpiłoby wydatne zaostrzenie przepisów importowych, zwłaszcza w stosunku do krajów nieposiadających z Węgrami umów rozrachunkowych.

Rozporządzenie ogłoszone 6. b. m. zwalnia czasowo od cła melasę, nieprzeznaczoną na paszę.

Rozporządzenie ogłoszone 10 ub. m. rozszerza znacznie listę towarów, których wwóz wymaga zezwolenia. Między innemi rozporządzenie obejmuje: groch, chmiel, drożdże, cukier, niektóre drzewa i wyroby drewniane, różne chemikalja, farby oraz perfumerję.

WŁOCHY. Kontyngent olejów palnych został pod pewnemi warunkami podwyższony o 10 proc. na drugie półrocze br.

Według zarządzenia z 3. 10. 35 (ogł. 8. 10. 35) przywóz banknotów włoskich z zagranicy został zakazany. Osoby zamieszkałe we Włoszech lub posiadłościach włoskich mogą przy powrocie z zagranicy przywieźć sumy nie wyższe niż 2.000 lirów, wywiezione zagranicę przed 15. 12. 1934. Osoby zamieszkałe zagranicą upoważnione są do przywiezienia sum nieprzekraczających 2.000 lirów.

Z dniem 1. b. m. aż do dnia 31 grudnia 1937 roku zostały zwolnione od cła specyficznego i cła od wartości mieszaniny proszku fungstenu, kobaltu, karbonium i tytanu.

Poczynając od 1. b. m. powyższone zostały stawki podatku obrotowego od olejów mineralnych oraz pochodnych z nich destylacji, używanych jako materjał pędny.

Także w dniu 1. b. m. weszły w życie zmiany taryfy dotyczące: gumowych rękawiczek, filcu, zamków (poz. 389), szkła i kryształów.

Wwóz roślin leczniczych został uzależniony, poczynając od 1. b. m. od zezwolenia Ministerstwa Finansów.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

W Holandji istnieje zapotrzebowanie na kosze do pakowania kartofli i do pakowania kapusty. 22893/49/Sz.

Firma w Albanji poszukuje dostawców wszelkiego rodzaju wyrobów farmaceutycznych. 26728/21/Sz.

Polak zamieszkały w Albanji interesuje się zakupem wszelkiego rodzaju artykułów gumowych. Bliższe informacje w P. I. E. 24535/3D/Sz.

Firma belgijska poszukuje dostawców nowoczesnych mebli oraz materjałów na meble, jednokolorowe, drukowane lub tkane. 26799/21/Sz.

Firma kanadyjska interesuje się zakupem w Polsce tanich wyrobów celuloidowych. 26371/56/Sz.

Firma angielska poszukuje dostawców wyrobów drzewnych malowanych, jak np. zabawki. 26662/54/Sz.

Firmy polskie zainteresowane w wywozie pilników stalowych od najmniejszych do największych, zechcą nawiązać kontakt z P. I. E. P/24559/44/Ro.

Firma egipska pragnie nawiązać kontakt z polskim producentem - eksporterem łączników lano-kutych dla rur gazowych. P/25604/44/Ro.

Firmy zainteresowane w eksporcie pendzli i szczotek zwyczajnych wszelkich rodzaji, zechcą nawiązać kontakt z P. I. E. P/25863/21/Ro.

Firma szwedzka interesuje się importem ubrań, płaszczy itp. w pierwszorzędnym i średnim gatunku. P/26011/64/M.

Firma marokkańska interesuje się importem odpadków skórzanych przy wyrobie obuwia, safjanów, siodeł, ekwipunku wojskowego, rzemieni, skór używanych, pochodzących z siodlarstwa, ekwipunków wojskowych, poduszek wagonowych itp., a również tanich skór, flankowych, z karków, łbów i łap. P/26627/58/M.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

SPRAWY PODATKOWE

ULGI W OPŁATACH STEMPLOWYCH, OBCIĄŻAJĄCYCH HANDEL ZAGRANICZNY ORAZ PRZEWÓZ KOLEJOWY.

W dniu 26. 10. rb. weszły w życie 2 rozporządzenia Min. Skarbu z dnia 7. 10. 1935 r., ogłoszone w Nr. 78 „Dz. Ust. R. P." (poz.:486 i 487), a mianowicie: 1) o ulgach w zakresie opłat stemplowych od pism, stwierdzających czynności prawne, związane z portami polskiego obszaru celnego, i 2) o opłatach stemplowych od weksli.

Pierwsze z tych rozporządzeń rozszerza ulgi w opłatach stemplowych na 2 dalsze grupy czynności handlowych, a mianowicie: na pisma, sporządzane w związku z czynnościami przedsiębiorstw składowych, posiadających składy w portach polskiego obszaru celnego, oraz na niektóre kolejowe listy przewozowe.

Zwalnia ono zatem od opłaty: a) pisma, stwierdzające zawarcie umowy o przechowanie w składzie, znajdującym się w porcie polskiego obszaru celnego: b) pisma, stwierdzające należność przedsiębiorcy składowego (rachunki i t. p.) za przewóz ze składu i do składu, lecz tylko na obszarze portu; do należności „za przewóz" można zaliczyć także należność „za przeładunek", gdyż łączy się on bezpośrednio z przewozem; c) pisma, stwierdzające uiszczenie należności (pokwitowania): 1) z tytułu składowego, 2) z tytułu zwrotu wydatków i kosztów, wiążących się z umową o przechowanie, 3) z tytułu zaliczek, udzielonych składającemu, 4) z tytułu przewoźnego, o którem była mowa w punkcie b. Do należności z tytułu składowego należą — prócz należności za samo przechowanie — także należności za inne czynności, wynikające z umowy o przechowanie (z regulaminu), a w braku umowy co do sposobu przechowywania — ze zwyczaju lub z natury rzeczy przechowywanej np. za liczenie, ważenie, odwracanie skrzyń, za ochładzanie. Do „wydatków i kosztów można zaliczyć np. przewoźne kolejowe, składowe kolejowe, postojowe na kolei, opłatę za ekspertyzę, wydatki na ubezpieczenie, opłaty brzegowe, statystyczne, manipulacyjne, opłaty na rzecz F. O. M.

Rozporządzenie nie zawiera specjalnego przepisu, zwalniającego „rachunki" na należności, wymienione w punkcie c, ponieważ rachunki, stwierdzające takie należności, wogóle opłacie stemplowej nie podlegają.

Omawiane rozporządzenie zwalnia dalej od opłaty stemplowej kolejowe dokumenty przewozowe komunikacji międzynarodowej, tyczące się przesyłek: bądź wysyłanych z jednej z 4 stacyj portowych w Gdyni (Gdynia —Port Centralny, Gdynia — Port Północny, Gdynia — Port Południowy i Gdynia — Port Wolna Strefa) bezpośrednio do stacyj kolejowych zagranicznych, bądź wysyłanych ze stacyj kolejowych zagranicznych bezpośrednio do jednej z wymienionych wyżej stacyj portu gdyńskiego. Ponieważ zwolnione być mają tylko przewozy tranzytowe, przeto rozporządzenie przewiduje, że P. K. P. zażąda opłaty stemplowej od takiego dokumentu przewozowego wtedy, gdy zażąda jednocześnie uregulowania różnicy między zastosowanem faktycznie przewoźnem ulgowem a przewoźnem normalnem w razie stwierdzenia, że przesyłka nie ma prawa korzystania z taryfy ulgowej.

Drugie rozporządzenie zawiera dalsze rozwinięcie ulg w opłatach stemplowych od weksli, wystawianych w związku z eksportem. Zwolnienia od opłat stemplowych weksli przedstawiają się obecnie następująco:

Z mocy art. 122 ustawy o opłatach stemplowych w jego brzmieniu, ogłoszonem w Nr. 64 „Dz. Ust. R. P." (poz. 404), obowiązującem od dnia 16. 4. 1935 r., wolne są od opłaty:

a) weksel własny wystawiony bądź w Polsce bądź zagranicą, płatny zagranicą, jeżeli wystawca ma mieszkanie lub siedzibę zagranicą;

b) weksel trasowany, wystawiony bądź w Polsce, bądź zagranicą, płatny zagranicą, jeżeli trasat ma mieszkanie lub siedzibę zagranicą; weksel, wymieniony pod a lub b, traci jednak uwolnienie, gdy w Polsce nastąpiła zapłata, choćby częściowa, albo gdy przed sąd polski wytoczono skargę o pretensję z takiego weksłu;

c) weksel trasowany, wystawiony zagranicą, jeżeli wystawca ma mieszkanie lub siedzibę zagranicą, a trasat wykonywa w Polsce czynności bankowe.

Obecne zaś rozporządzenie zwalnia ponadto:

d) weksel trasowany, całkowicie wypełniony, wystawiony bądź w Polsce bądź zagranicą, płatny (bądź w Polsce, bądź zagranicą) na własne zlecenie wystawcy, jeżeli trasatem jest bank państwowy lub przedsiębiorstwo bankowe, zorganizowane w formie spółki akcyjnej.

Dalszemi warunkami uwolnienia, które weksel taki wiążą wyłącznie z eksportem jest warunek, by: 1) w tekście wekslu znajdowała się informacja następująca: „weksel, sporządzony na podstawie załączonego odpisu dokumentu przewozowego“ (lub „załączonych . . . . . . odpisów dokumentów przewozowych“ — w miejscu wykropkowanem należy wymienić ilość odpisów), „stwierdzającego (ych) wywóz . . . . .“ (ilość i rodzaj towaru) „z Polski do . . . .“ (kraj przeznaczenia);2) do wekslu były dołączone wszelkie odpisy, wymienione w powyższej informacji, zaświadczone przez trasata; wreszcie 3) weksel ma być zapisany przez trasata do „rejestru weksli, wolnych od opłaty“ i ma zawierać przepisaną klauzulę o zapisaniu do rejestru.

Omawiane rozporządzenie zawiera dalej obowiązujące trasata przepisy o sposobie prowadzenia rejestru oraz przepisy, co ma uczynić trasat, gdy weksel utraci uwolnienie; weksel traci zaś uwolnienie, gdy: 1) w ciągu miesiąca od daty wystawienia weksel nie został przyjęty przez trasata, 2) trasat otrzymał wiadomość, że towar, którego dotyczy dokument przewozowy, wymieniony w wekslu, nie zostanie wywieziony z Polski.

Jasne jest, że polski eksporter, sprzedając towar na kredyt, wybierze taką z powyższych 4 form — formę wekslu, wolnego od opłaty, jaka jest dla niego — ze względu na rodzaj tranzakcji — najwygodniejsza; a zatem formę czwartą, obciążoną dodatkowemi formalnościami, wybierze dopiero wówczas, gdy żadna z 3 form wekslu, nieobciążonych formalnościami, nie może być użyta. Zdarzy się zaś to wówczas, gdy eksporter posiadający kredyt akceptacyjny w polskiej instytucji bankowej pragnie szybko upłynnić swoją należność z eksportu i weksel zaopatrzony w akcept tej instytucji, zechce zdyskontować np. w Banku Polskim.

Oto podział połowów przybrzeżnych w miesiącu październiku na poszczególne gatunki w kg, (wartość w złotych za jeden kg podano w nawiasach) troć: 150 kg, 66 sztuk, (4,00), płastugi: stornia: 64,640 kg (0,40), zimnica: 5.550 (0,25), gładzica: 2.670 (0,40), skarp: (0,50), śledziki: 65.660 (0,35), szproty: 50.190 (0,55), węgorze: 27.880 (2,40), wątłusze-dorsze: 26.140 (0,25), węgorzyce: 2.300 (0,40), szczupaki: 3.660 (1,20), okonie: 1.830 (0,50), płocie: 500 (0,40), certy: 1.250 (0,40).

Z poszczególnych miejscowości najwięcej złowili rybacy z Helu: 121.920 kg o wartości 55.870 zł, Gdynia miała: 49.640 kg — 20.273 zł, miejscowości od Jastarni do W. Wsi: 54.590 kg — 63.519 zł, od Chłapowa do Karwi 13.400 kg — 10 371 zł, od Pucka do Obłuża: 18.630 kg — 12.719 zł.

Największym odbiorcą ryb okazały się wędzarnie na wybrzeżu, zakupując 117.004 kg ryb (szproty, śledziki, węgorze, dorsze, płastugi) o wartości 77.682 zł. Na rynku miejscowym sprzedano: 103.008 kg wartości 70.481 zł. Do Gdańska wywieziono: 38.168 kg o wartości 14.589 zł.

SPRAWY KOMUNIKACYJNE

POŁĄCZENIE RADIOTELEFONICZNE POMIĘDZY POLSKĄ A INDJAMI HOLENDERSKIEMI.

Poczynając z dniem 1 października b. r. taryfa komunikacji radiotelefonicznej pomiędzy Holandją a Indjami Holenderskiemi uległa poważnemu obniżeniu.

Połączenia radiotelefoniczne bezpośrednio mają być uskutecznione pomiędzy wszystkiemi państwami Europy a wyspami Sumatrą, Jawą (północna część wyspy), Madurą jak również z Makasserem na wyspie Celebes.

Koszt 3 minutowej rozmowy pomiędzy Polską a Indjami Holenderskiemi wynosi 85 franków złotych, za każdą następną minutę rozmowy pobiera się opłatę w wysokości ⅓ powyższej sumy. Dla zdania sobie sprawy z wysokości ostatnio dokonanej zniżki zaznaczyć należy, że do 1 października rozmowa 3 minutowa kosztowała 126 franków złotych.

Połączenia telefoniczne z Indjami Holenderskiemi uzyskać można w czasie od godziny 8 do 14,30 w lecie, i od godz. 9 do 15,30 w zimie według czasu Greenwich.

W związku z wzrastającem zainteresowaniem w sferach gospodarczych Polski tym wynikiem spodziewać się należy, że możność bezpośredniego porozumiewania się z nim w drodze radiotelefonicznej będzie wykorzystana dla celów handlowych.

ZMIANA TARYFY NA KOLEJACH FRANCUSKICH.

W dniu 1 października rb. weszła w życie na kolejach francusk. nowa taryfa osobowa, która uprościła i ujednostajniła w sposób radykalny dotychczasowe przepisy. Cena przejazdu jednego kilometra wynosi według nowej taryfy 0,45 franka w klasie 1-szej

0,30 franka w kl. 2-ej i 0,20 franka w kl. 3-ej, przyczem w dalszym ciągu nie pobiera się żadnych dopłat za użycie pociągów pośpiesznych co ma miejsce w większości krajów europejskich.

Bilety powrotne, sprzedawane przez wszystkie stacje kolejowe francuskie, i ważne od kilku do kilkunastu dni, zależnie od odległości, dają pasażerom zniżkę 25% w klasie pierwszej oraz 20% w klasach drugiej i trzeciej.

Ważność tych biletów może być w pewnych wypadkach przedłużona (z okazji Targów, Wystaw, Świąt) i wynosi np. w okresie Świąt Bożego Narodzenia dla wszystkich odległości dni 18, od 20 grudnia do 6-go stycznia.

Dla uprzystępnienia wyjazdów do miejscowości kuracyjnych, zdrojowisk, stacyj sportów letnich i zimowych — koleje francuskie udzielają w odpowiednich porach roku zniżki wynoszące w klasie pierwszej 25%, w klasach: drugiej i trzeciej — 20%. Zniżkowe bilety powrotne ważne są 40 dni, przyczem droga powrotna może prowadzić inną trasą.

Bilety okrężne, interesujące specjalnie turystów zagranicznych, pozwalają korzystać z takich samych zniżek, przyczem pod pewnemi warunkami, przekroczenie granicy w drodze powrotnej może mieć miejsce w innym punkcie granicznym niż przy wjeździe do Francji. Oprócz tego, grupy wycieczkowe, obejmujące conajmniej 10 osób, korzystają obecnie z 50% zniżki (dawniej 30 proc), a ważność biletów dla wycieczek zagranicznych wynosi 40 dni.

Do kalkulacji cen biletów rodzinnych wprowadzono zasadę, że przy dwóch członkach rodziny płacących pełny bilet, pozostali członkowie płacą tylko czwartą część biletu normalnego.

WYSTAWY I TARGI

POKAZ TOWARÓW POLSKICH W CLEVELAND.

Polskie Towarzystwo Handlu kompensacyjnego powzięło inicjatywę zorganizowania w Cleveland w związku z wyznaczeniem tam na dzień 19 kwietnia 1936 roku Zjazdu kupiectwa polskiego, pokazów towarów polskich

Towarzystwo to kompletuje wzory i dąży do zwiększenia zarówno ilości eksponatów, jak i przeprowadzenia gruntownych studjów nad cenami eksportowemi. W związku z przeprowadzonemi badaniami Towarzystwo zauważyło, że eksporterzy podają ceny bardzo wysokie, częstokroć uniemożliwiające sprzedaż towaru w Ameryce. Jest niejasnem czy podają ceny nieścisłe w obawie przed konkurencją, czy też poprostu jest to brak zrozumienia własnego interesu. Tymczasem koniecznem jest dostosowanie cen do warunków rynku amerykańskiego.

Pozatem nie wszystkie firmy zaproszone przez Towarzystwo do wzięcia udziału w pokazie, przesłały swoje wyroby.

Konsulat Polski w Pittsburgh'u zwrócił uwagę w wyżej cytowanym liście, że:

byłoby pożądane nadesłanie eksponatów ręcznych koronek i haftów (kapy, firanki), wyrobów lnianych. a szczególnie obrusów i serwet, ozdobnych przedmiotów z porcelany i szkła, gotowych włóczek i nici do robót szydełkowych, oraz wyrobów bursztynowych.

Amerykańsko - Polska Izba Handlowo - Przemysłowa w Nowym Jorku poinformowała Towarzystwo o możliwościach zbytu artykułów spożywczych za pośrednictwem polskich hurtowni. Specjalny nacisk Izba kładzie na konserwy rybne, a zwłaszcza podkreśla zainteresowanie się tamtejszych kupców polskiemi śledziami.

Byłoby pożądanem, aby zainteresowane firmy, wzięły udział w pokazie, zwłaszcza, że według posiadanych przez Izbę informacyj, Ministerstwo Spraw Zagranicznych w najbliższym czasie będzie organizować podobne stałe pokazy wzorów przy wszystkich placówkach konsularnych R. P. — Wspomniane Towarzystwo po Zjeździe w Cleveland przeznacza skompletowane i przewiezione własnym kosztem wzory do jednego z Konsulatów R. P. w Stanach Zjednoczonych.

W celu uzgodnienia przygotowań Towarzystwa z organizatorami Zjazdu Kupiectwa Polskiego w dniu 4 listopada b. r. wyjechał do Ameryki z ramienia Towarzystwa, pan Karol Herse, zabierając ze sobą część posiadanych i już opracowanych próbek. P. Herse po porozumieniu się z amerykańskimi importerami prześle kontrwzory produkcji amerykańskiej, lub też innych krajów, mających już ustalony zbyt na terenie USA., w celu dostosowania naszej produkcji do wymagań tamtejszego rynku. Jest to jedyny sposób wejścia na rynek amerykański i stosują go wszystkie państwa, mające już wyrobione stanowisko na rynku amerykańskim.

Jednocześnie zwrócić należy uwagę na sprawę drobnych przesyłek do U. S. A. Nie każdy towar znajduje odrazu chętnych nabywców i często firmy importowe zmuszone są zakupywać drobne ilości towaru w celach pionierskich, aby można było bez wielkiego ryzyka gotówkowego przyzwyczajać stopniowo klientelę do produktów polskich. — Tymczasem, polskie stawki kolejowe na

drobnicę, jak również opłaty pocztowe są wygórowane. Federacja Polskich Kupców w Ohio i Północnej Pensylvanji podała Towarzystwu następujące uwagi:

„widzimy nieraz w lokalnym urzędzie celnym po 100 i więcej paczek pocztowych 10 lub 20-to kilogramowych, nadesłanych z Czechosłowacji lub Niemiec, czy też z Francji przez jedną firmę do jednego odbiorcy. Powiada taki odbiorca, że przy sprowadzaniu niektórych towarów w ilości mniejszej niż 500 kg. taniej mu wyniesie przesyłka pocztą, niż frachtem. I z Polski pierwsi importerzy drobni w latach 1929 i 1930 potrafili pocztą sprowadzać czekoladki i karmelki i taniej ich przesyłka kosztowała, niż frachtem. Dziś mówią, że jest to niemożliwem, bo poczta polska podniosła coś trzykrotnie taryfę. Tak samo jest z taryfą kolejową. — Szczęśliwy ten, który towar sprowadza z Pomorza, a jeśli mu przyjdzie sprowadzać ceramikę z Huculszczyzny, albo wódki Baczewskiego ze Lwowa, nie może towaru skalkulować, bo miał szalone koszta przewozu koleją do Gdyni. Przecież i w jednym i drugim wypadku powinny być jakieś ulgi pocztowo - kolejowe dla eksporterów, względnie dla importerów".

W związku z opracowywaniem przez Związek Izb Przemysłowo - Handlowych uwag do nowej taryfy przewozowej, spodziewać się należy, że wskazówki Kupców Amerykańskich wzięte będą pod uwagę.

O rozwoju tej akcji Towarzystwa Handlu Kompensacyjnego Izba będzie podawała informacje na tem miejscu w miarę ich odbioru.

RYNEK PRODUKTÓW SPOŻYWCZYCH

SYTUACJA NA POMORSKIM RYNKU ZBOŻOWYM W PAŹDZIERNIKU BR.

Na pomorskim rynku zbożowym spadek cen, który nastąpił w ostatniej dekadzie września w związku ze zbliżaniem się terminu płatności raty oddłużeniowej, został zahamowany już w pierwszych dniach okresu sprawozdawczego. Na skutek niedostatecznej podaży, ceny zbóż zaczęły się podnosić. Tendencja zwyżkowa utrzymywała się przy pszenicy i owsie do końca miesiąca, przyczem ceny podniosły się o około 1 zł na 100 kg. Przy życie i jęczmieniu tendencja zwyżkowa uległa zahamowaniu przy końcu pierwszej dekady, przyczem ceny żyta ustabilizowały się na poziomie 13.37 zł., tj. na poziomie o 50 gr. wyższym, niż w ub. miesiącu, natomiast ceny jęczmienia zaczęły spadać i obniżyły się w ciągu II-giej i III-ciej dekady o około 1 zł. na 100 kg. Podaż zbóż w porównaniu z analogicznym okresem roku ub. była znacznie mniejsza, co przypisać należy zawieszeniu wymagalności części długów rolniczych i większemu wykorzystaniu kredytów pod zastaw ziemiopłodów, niż w roku ubiegłym.

Inne ziemiopłody kształtowały się analogicznie do cen zbóż. Na rynku ziemniaczanym zaznaczyła się na skutek wiadomości o złych zbiorach w woj. zachodnich wyraźna tendencja zwyżkowa.

Na rynku produktów hodowlanych tendencja stosunkowo niedużej zniżki cen bydła z poprzedniego miesiąca utrzymywała się z wyjątkiem cen cieląt do końca okresu sprawozdawczego. Ceny trzody chlewnej podnosiły się w ciągu drugiej dekady miesiąca o ca 10,— zł. na kwintalu ż. w. W trzeciej dekadzie zaczęły one znowu opadać i obniżyły się poniżej poziomu cen notowanych we wrześniu.

SYTUACJA NA RYNKACH ZBYTU PRODUKTÓW JAJCZARSKICH I MLECZARSKICH.

według danych za czas od 20. 10. 1935 r. — 26. 10. 1935 r. — (Związku Gospodarczego Spółdzielni Mleczarskich w Poznaniu). —

Masło. — Zmiana sytuacji przedstawiona przez nas w poprzednim komunikacie, przyjęła w bieżącym okresie sprawozdawczym konkretne formy. Po niebywałej od dawna haussie na rynku angielskim, kiedy to ceny z tygodnia na tydzień zwyżkowały o kilka szylingów per. cwt, nastąpić musiała reakcja, spowodowana zarówno stanowiskiem konsumenta, jak i spekulacji, która obecnie przystąpiła do likwidacji zapasów, przed zdecydowaniem się na nowe zakupy. To też sprzedaże świeżych dostaw odbywały się po bardzo niejednolitych cenach, które według ostatnich wiadomości otrzymanych z Londynu, wahają się od 106-110 sh per. cwt. landet London. Poziom tych notowań stanowi w stosunku do poprzednio uzyskiwanych cen, zniżkę o 7-11 sh per cwt. — Informacje o obecnem załamaniu rynku angielskiego nie pozostały bez wpływu na rynkach podaży. Kopenhaga notowała w dn. 24 ub. m. już tylko 230.— koron (minus 16 koron) za 100 kg., przy tendencji utrzymanej, którą zresztą notuje również Londyn.

Rynek krajowy został zdesorjentowany. Z wszystkich terenów nadchodzą wiadomości o znacznej zniżce cen. Poznań notuje od dnia 22. 10. 35. zł. 3.— do 2.80 za kg. w uzależnieniu od gatunku. — Pod koniec tygodnia obniżona została również cena półhurtu i detalu o 20 gr. za kg., a więc na zł. 3.40 w półhurcie, na zł. 3.60 w detalu za I. — gatunek.

Jajka. — Dostawy świeżego towaru bardzo słabe, wskutek czego ceny w dalszym ciągu zwyżkują. Za towar prześwietlony płacono w dn. 25 ub. m. zł. 130.— za skrzynię 24 kopową. W Poznaniu notowano w drobnym hurcie: jaja świeże zł. 1.40, jaja gwarantowanej świeżości zł. 1.55 za mendel.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

POŁOWY PRZYBRZEŻNE W PAŹDZIERNIKU.

Nasze połowy przybrzeżne stoją wciąż pod znakiem ujemnym i o ile następuje pewna poprawa, jak we wrześniu b. r., to okazuje się ona nietrwała, przemijająca, natomiast trwałą okazuje się tendencja skąpych połowów, która zarysowała się już od kwietnia.

Ogółem w październiku połowy przybrzeżne dały 258.180 kg. ryb morskich, o wartości 162.752 zł., co jest mniej aniżeli w październiku ub. roku o 206 tys. kg. ilościowo i o 45 tys. złotych co do wartości. Nie dopisały drogie węgorze w pełni swego sezonu, (bez znacznego podniesienia cen), jak również brakło sezonowych ławic śledzików, szproty pokazały się też w małej ilości.

Niejednokrotnie już wskazywano na to, że równolegle się odbywające połowy na morzu Północnem przedsiębiorstwa „Mewa“ dają niewspółmiernie większe wyniki na głowę rybaka. Wobec paruset rybaków „Mewy“, z których połowów dowieziono do Gdyni w październiku 810.200 kg. świeżych śledzi o wartości 405.100 zł. — półtora tysiąca naszych rybaków w połowach przybrzeżnych złowiło przeszło trzykroć mniej ryby, o wartości również o 40 proc. mniejszej.

W związku z tem coraz więcej zjednuje sobie zwolenników hasło aktywnych połowów, które można przeciwstawić biernym połowom przybrzeżnym. Wszak i w naszem rybołóstwie przybrzeżnem coraz większe znaczenie mają połowy masowe, aktywne, ciągnionym włókiem. Trzeba jednak przyznać, że braki organizacji i propagandy konsumcji ryb morskich w kraju hamują to nastawienie na masowy połów szprotów, dorszy i flęder.

PRACA PORTU RYBACKIEGO W GDYNI W PAŹDZIERNIKU.

Całkowite obroty portu rybackiego Gdyni w październiku wyniosły 3.090 ton ryb morskich. Z ilości tej przypada na własne połowy przybrzeżne: 49 ton, na dowiezione z Holandji z polskich połowów na Morzu Północnem śledzi solonych 8.102 kantjes (beczek morskich) o wadze brutto 1.216 ton Na import zaś: z Holandji śledzi solonych: 1.125/1 i 30/2 o wadze brutto 184 ton, z Anglji szkockich solonych 2.383/1 i 554/2 o wadze brutto 346 ton, z Islandji matjesów solonych 412/1 i 533/2 o wadze brutto 108 ton, z Norwegji śledzi solonych 3.118/1 i 380/2 o wadze brutto 529 ton, z Norwegji: śledzie zamrożone 1.000 skrzyń o wadze brutto 60 ton, z Norwegji makreli zamrożonych 62 skrzyń 3 tony, tranu 10 beczek 1 tona, mączki rybnej 100 worków: 10 ton, konserw rybnych 1 tona. Śledzi świeżych w lodzie z Anglji: 5.302 skrzyń o wadze 583 ton.

Razem przypada na import 1.825 ton, a na polskie połowy 1.265 ton. Ogółem było statków 20 w porcie rybackim z towarem rybnym, z czego przypada 6 statków na polską linję żeglugową, 2 statki były zafrachtowane przez „Mewę“, a 12 statków obcych przywiozło śledzie importowane, z których jeden do Austrji (ze śledzikami polskich połowów), i 6 do Gdańska.

KRONIKA.

— **GŁĘBSZE ZNACZENIE STRAJKU BEDNARZY W PORCIE RYBACKIM W GDYNI.** Z końcem ubiegłego tygodnia zastrajkowało trzydziestu bednarzy, zatrudnionych w porcie rybackim w firmie „PILAK — Małopolska S. A. dla Przemysłu Naftowego i Drzewnego“ przy wyrobie beczek śledziowych. Bednarze wysunęli żądanie wynagrodzenia godzinowego po 1,50 zł, zamiast dotychczasowego systemu po 0,75 zł od jednej beczki, akordowo. Dotychczas bednarze zarabiali tygodniowo od 35,— do 65,— zł zależnie od zdolności. Urządzając strajk chcą zwiększyć swe zarobki, nie wdając się w rozważania skutków tego strajku dla zapoczątkowanego w Gdyni przemysłu bednarskiego.

Drugi już rok produkuje się w Gdyni beczki śledziowe dla potrzeb „MEWY“ jedynego „Tow. Okręt. Połowów Dalekomorskich“ na Morzu Północnem, co połączone jest z dużemi trudnościami (brak odpowiedniego drzewa, brak odpowiednio wykwalifikowanych bednarzy, których trzeba szkolić, itp.) W rezultacie produkujemy już w Polsce beczki śledziowe po 6,— zł za sztukę, podczas gdy w Holandji lepsze beczki nabyć można po 5,25 zł, gdyż Holandja otrzymuje drzewo po dumpingowych cenach, i posiada wyrobioną organizację produkcji beczek. O ile więc na samym początku przeniesienia produkcji beczek do Polski trudności będą zbyt duże, to nie trzeba się będzie dziwić, że będzie się nadal importowało tańsze i lepsze beczki z zagranicy. A beczek ze śledziami przychodzi do Polski kilkaset tysięcy sztuk rocznie. Jest to zbyt poważne zagadnienie, by je można rozważać jedynie z punktu widzenia robocizny. Zapewne przy lepszej organizacji produkcji i zarobki bednarzy wyszkolonych będą wyższe od dotychczasowych. Polubowne zakończenie strajku oczekiwane jest w dniach najbliższych.

(Komunikat Portu Rybackiego).

— **MOŻLIWOŚCI EKSPORTU RYB MORSKICH DO AUSTRJI.** Sfery handlowe w Wiedniu wykazują duże zainteresowanie dla skierowania swych zapotrzebowań na ryby morskie polskich połowów do Gdyni. Z portu rybackiego w Gdyni wysłano w ubiegłym miesiącu jeden wagon-lodownię ze świeżemi śledzikami z polskich połowów. Próba zrobiona poraz pierwszy mogłaby liczyć na powodzenie stałych tranzakcji, gdyby nie zbyt drogie koszta przewozu, wyższe od transportu z Niemiec (Wesermünde). Przy ładunku ryb 5 ton, przywóz z Polski jest droższy o 2,85 zł na każdych 100 kg, przy 10 tonach o 1,71 zł, przy 15 tonach o 1,59 zł na każdych 100 kg ryb. Odpowiedni memorjał w sprawie obniżki taryf wniesiono już do Min. Komunikacji. Bliższe szczegóły można uzyskać: Dr Lucian Bar, Wien, IV. Argentinierstrasse 27.

Rynek austrjacki jest dość pojemnym na ryby morskie. W roku 1934 Austrja zakupiła w Niemczech 4.677.800 kg towarów rybnych. o wartości 1.459.000 RM, a mianowicie: dorsze 1.876 t. — 749 tys. RM.; śledzie-szproty 618 t. — 114 tys. RM.; biklingi i inne wędz. 340 ton — 176 tys. RM.; łosoś wędzony i solony 7 ton — 18 tys. RM.; śledzie solone 5 ton — 1 tys. RM.; sztokfisze 5 t. — 3 tys. RM.; konserwy 24 ton — 51 tys. RM.; tran 396 ton — 103 tys. RM.; mączka rybna 1.399 ton o wartości 232 tys. RM. (Komun. Portu Rybackiego)

— **WYGÓROWANE ŚWIADCZENIA PRZEMYSŁU RYBNEGO W PORCIE RYBACKIM W GDYNI.** Jedną z przeszkód, dla których przemysł rybny w porcie rybackim w Gdyni nie posiada odpowiednich warunków rozwoju to zbyt wygórowane świadczenia za wodę, kanalizację, prąd elektryczny. Sytuację komplikuje to, że wszystkie świadczenia należą do innych instytucyj. I tak wodę dostarcza Urząd Morski licząc stawki: za pierwsze 10 ton po 1,50 zł od tony wody, za dalsze ilości po 1,20 zł od tony, odliczając w końcu 50 proc. rabatu (podobnie jak w kartelach) od całej sumy rachunku, tak że dopiero przez specjalne wyliczenia można obliczyć faktyczny koszt jednej tony wody. Opłatę stemplową od tych rachunków liczy Urząd Morski jeden procent od sumy ogólnej, na koszt odbiorcy wody. Pozatem opłaca się 2,00 zł miesięcznie za dzierżawę licznika. Bardziej proste są już rachunki Zakładu Wodociągów i Kanalizacji Komisarjatu rządu za kanalizację, gdzie pobiera się 0,50 zł od tony wody wedle ilości wykazanej przez licznik wodociągowy Urzędu Morskiego. Ilości wody, która nie odpływa do kanalizacji tylko zużywa się przy produkcji nie bonifikuje się. Prąd elektryczny należy już do innej instytucji, do Pomorskiej Elektrowni Gródek, liczącej za jeden KWh 36 gr za światło, a za jeden KWh 23,7 gr za prąd do maszyn. Opłatę stemplową od rachunku liczy Gródek normalnie dwa promille.

Wszystkie te świadczenia są zbyt wysokie dla placówek przemysłowych przemysłu rybnego w porcie rybackim w Gdyni, i w obecnej sytuacji zgodnie z ogólną tendencją polityki rządowej dojdzie zapewne do rozpatrzenia i rewizji tych stawek.

(Komun. Portu Rybackiego).

— **ZAKŁAD PRODUKCJI BECZEK FIRMY „MEWA“.** W porcie rybackim rozpoczęto budowę piętrowego pomieszczenia na zakład produkcji beczek dla firmy „Mewa“. W pomieszczeniach tych będą ustawione specjalne maszyny pozwalające obrabiać drzewo na klepki do beczek śledziowych i montować kompletne beczki we własnym zakresie.

WYDAWNICTWA

Z LITERATURY ZAWODOWEJ.

Prof. Witold Skalski, „Zasady inwentaryzowania i bilansowania w przedsiębiorstwach handlowych i przemysłowych“. Wydanie II-gie. Poznań 1935. — stron VII i 142. Nakład własny.

W ostatnich kilku latach podniosło się ogromnie znaczenie prawidłowej księgowości tak pod względem gospodarczym jak i fiskalnym. W obecnych bowiem warunkach, badanie wszelkich przejawów ekonomicznych i wyciąganie odpowiednich wniosków na podstawie należycie prowadzonych ksiąg handlowych stało się niemal koniecznością. Dziś bowiem nawet najmniejsze przedsiębiorstwo, jeżeli pragnie utrzymać się na powierzchni, musi być prowadzone planowo, z ołówkiem w ręku, gdyż w okresie kryzysu najmniejsze zwichnięcie równowagi prowadzi niechybnie do ruiny. Niemniej i w sprawach podatkowych księgi nie tylko chronią płatnika od zbyt wysokiego opodatkowania, niewspółmiernego do osiągniętych obrotów, czy też dochodów, ale dają mu pewne przywileje. Wiadomo bowiem, iż przedsiębiorstwa, prowadzące prawidłową księgowość, opłacają niższe stawki podatku przemysłowego, przedsiębiorstwa zaś eksportujące podatku tego wcale nie płacą.

Do niedawna obowiązywały u nas cztery różnorodne kodeksy handlowe, zawierające odpowiednie przepisy o prowadzeniu ksiąg handlowych. — Ten stan rzeczy wytworzył chaos co do respektowania danych przepisów w poszczególnych dzielnicach Polski. — Jednak ze wzrostem znaczenia praktycznej roli księgowości musiało nastąpić również ujednostajnienie przepisów prawnych, tyczących się ksiąg handlowych. Obecnie, oprócz nowo wprowadzonego kodeksu handlowego, ustawy o spółkach akcyjnych, o spółkach z ograniczoną odpowiedzialnością istnieje jeszcze szereg przepisów, dotyczących sporządzania bilansów. W związku z kodyfikacją przepisów co do obowiązku i sposobu prowadzenia księgowości oraz sporządzania bilansów ukazało się kilka prac, komentujących wydane ustawy i rozporzą-

dzenia. Prace te traktują przeważnie przedmiot ze stanowiska prawniczego, natomiast stronę techniczną księgowości dotykają zazwyczaj pobieżnie, skutkiem czego mało są dostępne dla ogółu księgowych.

Spośród szeregu dzieł jakie ostatnio ukazały się na półkach księgarskich wyróżnia się praca prof. Witolda Skalskiego, która zasługuje na szczególną uwagę osób zainteresowanych. Obecnie zwłaszcza, kiedy zbliżamy się do rocznego okresu sprawozdawczego, praca prof. Skalskiego nabiera specjalnego znaczenia ze względu na swoją aktualność. Dzieło to bowiem odda niewątpliwie każdemu księgowemu, kierownikowi przedsiębiorstwa, członkowi komisji rewizyjnej i wogóle wszystkim tym, którzy interesują się bilansami — wprost nieocenione usługi. — Autor bowiem podaje w omawianem dziele sposoby sporządzania inwentarzy i bilansów w różnych przedsiębiorstwach, przytaczając obok wskazówek technicznych odpowiednie, najnowsze przepisy prawne. To powiązanie różnych przepisów prawnych ze wskazówkami technicznemi, tyczącemi się sporządzania inwentarzy i bilansów udało się autorowi w zupełności. Suche normy prawne nabierają w interpretacji autora tyle żywej treści, że zaznajamianie się z różnemi przepisami odbywa się wprost podświadomie. Szereg stosownie dobranych przykładów wysoce ułatwia zrozumienie przedmiotu i wyciąganie wniosków praktycznych.

Szeroko została potraktowana sprawa oceny składników bilansowych, mająca zasadnicze znaczenie przy sporządzaniu inwentarzy. Podane zasady oceny oparte zostały z jednej strony na zwyczajach handlowych, z drugiej — na najnowszych przepisach prawnych. Sprawa oceny w bilansoznawstwie jest kwestją bodaj najważniejszą. — W Niemczech sprawą tą zajmowali się i zajmują jeszcze wybitni specjaliści. Że wymienię tu: Fischera, Simona, Rehm'a, Schmalenbach'a, Leitner'a, Osbahr'a, Gerstner'a, Le Coutr'e i innych. We Francji wyróżnili się w literaturze bilansoznawczej: Leautey, Batardon, Dubresse i inni. Nawet w Sowieckiej Rosji sprawa ta żywiej interesuje ogół fachowców niż u nas, dowodem czego są prace: Rudanowskiego, Arnuszkina, Wejcmana, Kiparysowa, Borjana i innych. U nas natomiast poza pracami prof. Góry, Sejferta i śp. Morozewicza poważniejszych prac nie posiadamy. Zresztą dzieła te omawiają przedmiot wyłącznie z ekonomicznego punktu widzenia, pozostawiając na uboczu przepisy prawne. Podjęta więc próba przez prof. Skalskiego w kierunku szerszego potraktowania kwestji oceny w bilansoznawstwie znajdzie niewątpliwie naśladowców; nie możemy bowiem i pod tym względem pozostawać w tyle za innemi narodami. Nawiasowo zaznaczę, że obecnie władze podatkowe szczególną zwracają uwagę na metodę oceny składników majątkowych przy inwentaryzacji, gdyż od oceny, jak wiadomo, zależny jest wynik ostateczny. Z tego więc względu oparcie oceny składników majątkowych na odpowiednich przepisach i zasadach zwyczajowych uchronić może niejednego od nieporozumień z władzami podatkowemi. W tym względzie omawiana książka będzie dla każdego nieomylnym przewodnikiem.

Amortyzacja nieruchomości i ruchomości została omówiona przez autora w sposób wprawdzie zwięzły, jednak jasny i zrozumiały. Niewątpliwie szczupłe ramy dzieła nie pozwoliły autorowi na przytoczenie mniej znanych i rzadziej stosowanych metod umorzeniowych.

Książka omawiana ujmuje rzecz wszechstronnie, gdyż traktuje o inwentaryzowaniu i bilansowaniu we wszelkiego rodzaju przedsiębiorstwach, a mianowicie: w firmach jednoosobowych, spółkach jawnych i komandytowych, spółkach z ograniczoną odpowiedzialnością i w spółkach akcyjnych.

Książka profesora Skalskiego wypełnia dotkliwą lukę w naszem piśmiennictwie z dziedziny bilansoznawstwa i dlatego każdy, kto się zagadnieniami prawidłowej księgowości interesuje powinien bezwarunkowo zaznajomić się z jej treścią.

M. Pacoszyński.

PRZETARGI

PRZETARG NA MATERJAŁY DRZEWNE.

Dyrekcja P. K. P. Poznań ogłosiła przetarg nieograniczony na dostawę tarcicy stolarskiej, sosnowej i z drzew liściastych oraz łat.

Szczegóły przetargu ogłoszone zostały w Monitorze Polskim.

Regularne linje Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		A. Porty wód europejskich		
		FINLANDJA		
s/s CIESZYN*	11. 11.	**Helsinki, Kotka** (w miarę potrzeby)	s/s CIESZYN*	13. 11.
s/s CAPELLA*	18. 11.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CAPELLA*	20. 11.
		co tydzień		
		Kotka, Wiborg		
—		*(Lenczat & Co, Sp. z o. o.)*	s/s IMATRA	7. 11.
		co 2 tygodnie		
		ESTONJA		
s/s CIESZYN*	11. 11.	**Tallinn**	s/s CIESZYN*	13. 11.
s/s CAPELLA*	18. 11.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CAPELLA*	20. 11.
		co tydzień		
		Tallinn		
s/s SKJOELD	10. 11.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s MAGNUS	27. 10.
s/s HALFDAN	24. 11.	co 3 tygodnie	s/s SKJOELD	10. 11.
			s/s HALFDAN	25. 11.
		ŁOTWA		
s/s HERO*	11. 11.	**Ryga**		
s/s ACHILLES*	18. 11.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s HERO*	11. 11.
(via Bremen)		co tydzień	s/s ACHILLES*	18. 11.
		Ryga		
s/s SKJOELD	10. 11.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SKJOELD	11. 11.
s/s HALFDAN	24. 11.	co 3 tygodnie	s/s HALFDAN	25. 11.
		Ryga — Liepaja		
s/s FALKEN	10. 11.	*(Żegluga Polska S. A.)*	s/s FALKEN	13. 11.
	24. 11.	co 2 tygodnie		27. 11.
		LITWA		
		Kłajpeda — Memel		
s/s FALKEN	10. 11.	*(Żegluga Polska S. A.)*	s/s FALKEN	13. 11.
	24. 11.	co 2 tygodnie		27. 11.
s/s MARIEHOLM*	16. 11.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s MARIEHOLM*	8. 11.
	7. 12.	co 8 dni		19. 11.
				12-13. 12.
s/s SKJOELD	10. 11.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s SKJOELD	11. 11.
s/s HALFDAN	24. 11.	co 3 tygodnie	s/s HALFDAN	25. 11.
		SZWECJA		
		Stockholm — Norrköping		
s/s HUNDVAAG	10. 11.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s HUNDVAAG	12. 11.
	24. 11.	co 14 dni		26. 11.
		Stockholm — Kalmar	s/s MARIEHOLM*	8. 11.
s/s MARIEHOLM*	16. 11.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*		19. 11.
	7. 12.	co 10 dni		12-13. 12.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg		
s/s IWAN	13. 11.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s IWAN	14-16. 11.
	27. 11.	co 2 tygodnie		28-30. 11.
		Helsingborg, Malmö, Göteborg		
s/s EGON	18. 11.	*(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)*	s/s EGON	18. 11.
		co 2 tygodnie		
		NIEMCY		
		Hamburg		
s/s TCZEW	9. 11.	*(Pool: 3 niemieckie towarzystwa*	s/s TCZEW	9. 11.
s/s VICTOR	12. 11.	*i S. A. Żegluga Polska)*	s/s VICTOR	12. 11.
s/s OLGA	16. 11.	*Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska*	s/s OLGA	16. 11.
s/s E. RUSS	19. 11.	2 razy w tygodniu	s/s E. RUSS	19. 11.
		Bremen		
s/s HERO*	11. 11.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s HERO*	11. 11.
s/s ACHILLES*	18. 11.	co tydzień	s/s ACHILLES	18. 11.
		DANJA		
		Kopenhaga		
s/s J. C. JACOBSEN	6. 11.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	s/s J. C. JACOBSEN	7. 11.
	13. 11.	co tydzień		14. 11.
		Odense — Aarhus		
m/s ERNA	15. 11.	*(F. G. Reinhold Ltd.)*	m/s ERNA	15. 11.
		co 2 tygodnie		
		NORWEGJA		
		Wschodnio - norweskie porty: Oslo, Moss, Drammen i inne		
s/s AKERSHUS	12. 11.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s AKERSHUS	12. 11.
s/s BRISK	18. 11.	co 1—2 tygodnie	s/s BRISK	18. 11.
			s/s AKERSHUS	25. 11.
		Zachodnio - norweskie porty: Stavanger — Bergen — Trondheim i inne		
s/s JAEDEREN	19. 11.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)*	s/s DELFINUS	11. 11.
		co 2—3 tygodnie	s/s JAEDEREN	25. 11.
		WYSPY W. BRYTANJI		
		Londyn		
s/s LECH*	18/20. 11.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LECH*	7. 11.
		co 2 tygodnie		21. 11.
s/s BALTONIA*	11/13. 11.	*(Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka)*	s/s BALTONIA*	14. 11.
	25/27. 11.	co 2 tygodnie		28. 11.
		Hull		
s/s LWÓW*	4/6. 11.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LWÓW*	7. 11.
s/s LUBLIN*	11/13. 11.	co tydzień	s/s LUBLIN*	14. 11.
		Manchester/Liverpool		
s/s KNUD	13. 11.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s KNUD	13. 11.
s/s SVANHOLM	20. 11.	co 1—2 tygodnie	s/s SVANHOLM	20. 11.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		Leith/Grangemouth		
s/s HAGUE	9. 11.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s HAGUE	9. 11.
s/s MAJORCA	16. 11.	co tydzień	s/s MAJORCA	16. 11.
		HOLANDJA		
		Amsterdam		
s/s MEROPE	11. 11.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s MEROPE	11. 11.
s/s ARIADNE	18. 11.	co tydzień	s/s ARIADNE	18. 11.
		Rotterdam		
s/s CHORZÓW	12. 11.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CHORZÓW	13. 11.
s/s PUCK	19. 11.	co tydzień	s/s PUCK	20. 11.
s/s JUNO	7. 11.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s JUNO	7. 11.
s/s FORTUNA	14. 11.	1—2 razy w tygodniu	s/s FORTUNA	14. 11.
s/s NIOBE	18. 11.		s/s NIOBE	18. 11.
s/s BUTT	10. 11.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)* co 10—11 dni	s/s BUTT	11. 11.
s/s WIBORG	ok. 7. 11.	*(Lenczat i Ska z o. o.)* co 2 tygodnie	s/s WIBORG	ok. 7. 11.
		BELGJA		
		Antwerpja		
s/s ŚLĄSK*	12. 11.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s ŚLĄSK*	13. 11.
s/s HEL	19. 11.	co tydzień	s/s HEL	20. 11.
s/s BUTT	11. 11.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUTT	11. 11.
s/s BUSSARD	21. 11.	co 10—11 dni	s/s BUSSARD	21. 11.
		(Rummel & Burton)	s/s PATRIA	7. 11.
—		co 3 tygodnie	s/s SONGDAL	26. 11.
			s/s EIKHANG	17. 11.
		FRANCJA		
		Havre/Cherbourg		
s/s WARSZAWA	5. 11.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s WARSZAWA	9. 11.
	19. 11.	co 2 tygodnie		23. 11.
		Dunkerque — Havre		
		La Pallice — Bordeaux		
s/s SKJOELD	10. 11.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s SKJOELD	11. 11.
s/s HALFDAN	24. 11.	co 2—3 tygodnie	s/s HALFDAN	25. 11.
		HISZPANJA — PORTUGALJA **MAROKKO — ALGIER — ITALJA**		
		Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala		
		(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)	s/s TANGER	8. 11.
s/s MELILLA	22. 11.	co 2 tygodnie	s/s MELILLA	22. 11.
		Valencia — Barcelona		
—		*Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—	
		co 2 tygodnie		

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów
s/s MASILIA 14. 11. s/s IBERIA 25. 11.	**Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres	s/s CALEDONIA 13. 11. s/s PALERMO 27. 11.
s/s BROHOLM 13. 12. s/s TOMSK 12. 1.	**Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co miesiąc	s/s BROHOLM 13. 12. s/s TOMSK 12. 1.
s/s CITTA DI BERGAMO 17. 11.	**Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo** *(Rummel & Burton)* co 2—4 tygodnie	s/s CITTA DI BERGAMO 17. 11.
m/s VASALAND* 13. 11. s/s NORRNUA 20. 11. m/s NORDLAND 29. 11.	**PORTY LEWANTU** **Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa** *(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)* co 1—4 tygodnie	m/s VASALAND 13/16. 11. s/s FRYKEU 24. 11. m/s NORDLAND 1. 12.
—	**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	s/s PATRIA 7. 11. s/s SONGDAL 26. 11. s/s EIKHANG 17. 12.
m/s LEWANT* 10. 11	**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rothert & Kiłaczycki Sp. z o. o.)* co 5 tygodni	s/s LEWANT 11/13. 11.
	B. Porty dalsze	
s/s CARPLAKA* 16. 11. s/s CLIFFWOOD* 27. 11.	**Nowy York (New York) — Filadelfja (Philadelphia)** *(American Scantic Line)* co tydzień	s/s SCANPENN* 13. 11. s/s SCANYORK 20. 11.
m/s PIŁSUDSKI* 26. 11. 21. 12.	**New York — Halifax** *(Gdynia — Ameryka L. Ż.)* co 2—4 tygodnie	m/s PIŁSUDSKI* 30. 11.
s/s MELILLA 26. 11.	**Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s MELILLA 26. 11.
s/s SANTOS 9. 11. m/s PACIFIC 4. 12.	**Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires** *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	m/s SUECIA 13. 11.
s/s BORE VIII 14. 11. s/s ORIENT 25. 11. s/s HERAKLES 11. 12. s/s ATLANTA 25. 12. s/s EQUATOR 12. 1.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s MODESTA 25. 11.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów
m/s HAMMAREN 28. 11. m/s KLIPPAREN 24. 12. m/s HAMMAREN 1. 3.	**Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co miesiąc	m/s HAMMAREN 28. 11.
s/s CITY OF HEREFORD ok. 25. 11.	**Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)** *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	s/s TITAN 9. 11. s/s CITY OF HEREFORD 30.11.
—	**Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon** *(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co miesiąc	m/s TIRADENTES 16. 11. s/s RINDA 20. 12.
m/s STUREHOLM 7. 11. m/s TAMPA 11. 11. m/s TORONTO 17. 11. m/s UDDEHOLM 19. 11. m/s RYDBOHOLM 4. 12.	**PORTY GULFU** **Houston, Galveston, New Orleans** *(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co 10 dni na wejściu co miesiąc na wyjściu	m/s TOLEDO 14. 11.
s/s CARDONIA 11. 11.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co miesiąc	s/s CARDONIA 11. 11.

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin." oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

7 listopada:

s/s JUNO lub substyt. lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Wolff.
s/s PATRIA lin. po ładunek do Antwerpji, Jaffy, Haify. Alexandrji, Rum. & Burton.
s/s WIBORG lin. z Rotterdamu dla wylad. i ładowania, Lenczat.
m/s CONCORDIA ze złomem, Rothert & Kiłaczycki.
s/s MEMAS po węgiel, PAM.
s/s IMANTA po węgiel, Bergenske.
s/s FORTUNATUS po węgiel, Bergenske.

8 listopada:

s/s TANGER lin. po ładunek do portów Portugalji i Marokka, Bergenske.
s/s MARIEHOLM lin. po ładunek do wsch. Szwecji i Kłajpedy, Bergenske.
s/s BOTILLA RUSS lin. po ładunek do portów Finlandji, Lenczat.
s/s GUDRUN po węgiel, PAM.
s/s SANDAR po węgiel, PAM.
s/s LYGIA po węgiel, PAM.
s/s ISA po węgiel, Rothert & Kiłaczycki.
s/s URSUS po węgiel, Speed.
s/s KJELL BILLNER po węgiel, Speed.

9 listopada:

m/s SANTOS lin. z Rio, Santos, Buenos Aires dla wyładowania, PAM.
s/s HAGUE lin. z Leith/Grangemouth dla ładowania, Reinhold.
s/s TCZEW lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s THYRA po cukier, PAM.
s/s CIMBRIA po węgiel, PAM.

10 listopada:

m/s LEWANT lin. z portów Lewantu dla wyładowania i ładowania, Rothert & Kiłaczycki.
s/s SKJOELD lin. z portów francuskich via Kopenhaga dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s HUNDVAAG lin. ze Stockholmu i Norrköping dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s FALKEN lin. z Rygi, Liepaji i Kłajpedy dla wyładowania i ładowania, Żegluga Polska.

11 listopada:

s/s CARDONIA lin. z portów Gulfu dla wyładowania i ładowania, PAM.
s/s MEROPE lub substyt., lin. z Amsterdamu dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s CIESZYN lin. z Helsinek/Tallinna dla wyładowania i ładowania, Żegluga Polska.

s/s BALTONIA lin. (lub 13-go via Gdańsk) z Londynu z towarami, Polbrit.
s/s LUBLIN lin. (lub 13-go via Gdańsk) z Hull z towarami, Polbrit.
s/s DELFINUS lin. po ładunek do portów zach. Norwegji, Bergenske.
s/s HERO lub substyt., lin. z Bremy i Rygi dla wył. i ładowania, Wolff.
s/s OLTUL po węgiel, PAM.
s/s SYLVIA po węgiel, Speed.
s/s TAKSTAAS po węgiel. Speed.
s/s KRAKÓW po węgiel. PAM.
s/s TORUŃ po węgiel, PAM.
s/s VIKING po węgiel, Rothert & Kiłaczycki.

12 listopada:

s/s ŚLĄSK lin. z Antwerpji dla wyład. i ładowania, Żegluga Polska.
s/s AKERSHUS lin. z portów wschodnio-norweskich dla wyład. i ładowania, Bergenske.
s/s VICTOR lub substyt. lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania, Prowe.
s/s SÖRIMNER z rudą, Behnke & Sieg.
s/s ADELE TRABER po węgiel, Speed.

13 listopada:

m/s SUECIA lin. po ładunek do Rio, Santos, Buenos Aires, PAM.
s/s KNUD lin. z Manchester/Liverpool dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s SCANPENN lin. po ładunek do N. Yorku i Filadelfji, Am. Scantic Line.
s/s CALEDONIA lin. po ładunek do Hiszpanji i Sycylji, Bergenske.
s/s J. C. JACOBSEN lin. z Kopenhagi dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s IWAN lin. z portów zach. Szwecji dla wyładowania i ładowania, Bergenske.
s/s MELILLA z ładunkiem fosforytów, PAM.
s/s SAVONIA po węgiel, Speed.

14 listopada:

m/s TOLEDO lin. po ładunek do portów Gulfu (zatoki Meksykańskiej), Bergenske.
s/s BORE VIII lin. z Rio, Santos, Buenos Aires dla wyładowania, Bergenske.
s/s MASILIA lin. z portów Hiszpanji i Sycylji dla wyładowania, Bergenske.
s/s FORTUNA lub substyt., lin. z Rotterdamu dla wyład. i ładowania, Wolff.
s/s KARPFANGER z portów Gulfu z bawełną i towarami, PAM.
s/s LYGIA po węgiel, PAM.

15 listopada:

m/s VASALAND lin. z portów Lewantu dla wyładowania i ładowania. Polska-Lewant.
m/s ERNA lin. z Odense/Aarhus dla wyład. i ładowania, Reinhold.
s/s BORIS po węgiel, PAM.
s/s MARIA STATHATOS po węgiel, PAM.
s/s RÖDSKÄR po węgiel, Behnke & Sieg.

16 listopada:

s/s CARPLAKA lin. z N. Yorku via Kopenhaga dla wyładowania, Amer. Scantic Line.
m/s TIRADENTES lin. po ładunek do portów Indyj i Burmy, Bergenske.
s/s OLGA lub subst., lin. z Hamburga dla wyład. i ładowania, Prowe.
s/s MAJORCA lub subst., lin. z Leith dla ładowania, Reinhold.
s/s MARIEHOLM lin. z portów wsch. Szwecji i z Kłajpedy dla wyładowania i ładowania, Bergenske.
s/s HAFNIA po węgiel, PAM.

17 listopada:

s/s CITTA DI BERGAMO lin. z portów zach. italskich dla wyładowania i ładowania, Rummel & Burton.